

**EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA VARA CÍVEL DO FORO REGIONAL DO
JABAQUARA DA COMARCA DE SÃO PAULO - CAPITAL.**

BRUNO LENCIONI, brasileiro, solteiro, portador do RG nº 44350516, inscrito no CPF/MF sob o nº 349.696.848-63, residente e domiciliado na Rua Iperoig, 690, apto. 14 - Perdizes - São Paulo - 05016-000, CEP.: 05016-000 e **BRUNA PEDROSO ESTEVES**, brasileira, solteira, portadora do RG nº 43573179, inscrita no CPF/MF sob o nº 352.507.368-23, residente e domiciliada na Rua Dr. Gabriel dos Santos, 67 apto. 62, São Paulo - CEP 01229-001; neste ato representados por seus advogados (docs. 01 e 02), vêm respeitosamente à presença de V. Exa., propor a presente:

AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS

em face de **TAM LINHAS AÉREAS S/A**, pessoa jurídica de direito privado com endereço nesta Capital, na Av. Jurandir, nº 856, 2º andar – Planalto Paulista, Estado de São Paulo, CEP: 04072-000, com fundamentos nas razões fáticas e jurídicas a seguir expostas.

I – Dos Fatos

Os autores contrataram a ré para que esta os transportassem de SÃO PAULO (*Aeroporto Internacional de Guarulhos*) à cidade de CUZCO no Peru (*Aeroporto Velazco Astete*).

Conforme se verifica no *e-ticket* (doc. 03), a ida estava prevista para o dia 10 de agosto de 2013 às 08 horas e 30 minutos da manhã, com uma escala de 1 hora e 45 minutos na cidade de LIMA e previsão de chegada em CUZCO às 14 horas e 25 minutos.

Tudo programado para a viagem, os autores se dirigiram ao Aeroporto de Guarulhos com 3 horas de antecedência conforme sugestão da própria companhia aérea (*Ré*), para assim realizar o *check-in* tranquilamente. Contudo, para a surpresa deles, foram informados por funcionários da Ré que embarcando no vôo de conexão por eles adquiridos, nos termos do pacote fornecido pela Ré, não haveria tempo hábil para chegar a LIMA e embarcar para seu destino final, CUZCO.

Os autores ainda foram informados pelos prepostos da Ré que seus nomes, não constavam na lista de passageiros de nenhum dos vôos que haviam comprado com, pelo menos, 4 meses de antecedência!

Na tentativa de minimizar o transtorno sofrido pelos autores (*causados exclusivamente pela Ré*), os funcionários da TAM informaram que eles poderiam embarcar em um vôo que sairia nesse mesmo dia, porém às 20 horas da noite (*ou seja, no mínimo 11 horas após o horário originalmente contratado*).

Logo após essa notícia, os autores esperaram cerca de 40 minutos no guichê da companhia aérea para retirar seus novos cartões de embarque com o horário do novo vôo – 20 horas da noite do dia 10 de agosto.

Infelizmente, tal alívio dos autores durou pouco, pois, novamente, os funcionários da Ré noticiaram outro problema – não seria possível embarcar no vôo das 20 horas da noite, pois esta aeronave transportaria passageiros da LAN CHILE (*empresa parceira da TAM Airlines*) que não haviam conseguido chegar ao seu destino no dia anterior uma vez que a aeronave apresentava “problemas técnicos”.

Além da espera e a angústia de não viajar no dia e hora previstos, os autores foram informados que o seu vôo seria no dia seguinte (doc. 4), 11 de agosto, às 09 horas e 30 minutos da manhã (**25 horas após o horário originalmente contratado**).

Com isso, os autores perderam a primeira diária no hotel que haviam reservado em Cuzco e tiveram que arcar com o custo de mais uma nova diária para estender a viagem em um dia, pois, como haviam perdido o primeiro dia, não conseguiriam realizar toda a programação desejada em razão da curta duração da viagem.

Como se não bastasse o total descaso da companhia TAM, depois de todo o transtorno causado aos autores, e em verdadeira “coroação” da total falta de preparo no transporte de passageiros, no dia 16 de agosto, no momento de fazer o *check-in* e finalmente voltar para o Brasil, os demandantes foram novamente informados que não estavam no vôo de volta!

Originalmente, o vôo reservado pelos autores partiria às 09 horas e 05 minutos de Cuzco com conexão prevista às 10 horas e 30 minutos em LIMA e embarque final com destino a SÃO PAULO às 13 horas e 45 minutos e chegada às 20 horas e 35 minutos (doc. 04).

Todavia, o único vôo que foi disponibilizado pela Ré inviabilizaria o embarque ao destino final (SÃO PAULO) uma vez que partiria às 11 horas e 25 minutos – impossibilitando o embarque com destino à São Paulo no horário previsto.

Assim, como a única opção dada aos autores foi embarcar nesse vôo, não lhes restou alternativa a não ser seguir, com destino à SÃO PAULO, somente às 23 horas e 30 minutos (*ou seja, um atraso na volta de aproximadamente 13 horas*)

Diante dos fatos narrados (*total descaso e um atraso global de 38 horas*), é evidente o dever reparatório da ré em benefício dos autores, seja para que estes se vejam compensados pelos dissabores suportados, seja para que aquela corrija seu comportamento e adote medidas comercialmente responsáveis e não mais provoque, consciente e previsivelmente, danos a seus clientes consumidores.

II – Do DIREITO

A presente questão trazida a julgamento comporta guarida em três diplomas legais, cada qual disciplinando a relação jurídica travada entre as partes sob diferentes focos, seja em termos processuais ou materiais.

Tanto o Código de Defesa do Consumidor, quanto o Código Civil, ou as Convenções Internacionais, disciplinam a reparação de danos decorrentes do transporte aeronáutico, todavia, o Superior Tribunal de Justiça tem entendido que tais relações devem ser examinadas à luz das disposições do Código de Proteção e Defesa do Consumidor:

“AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. TRANSPORTE AÉREO DE PESSOAS. FALHA DO SERVIÇO. REPARAÇÃO POR DANOS MORAIS. APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. (...)”

1. O Superior Tribunal de Justiça entende que a responsabilidade civil das companhias aéreas em decorrência da má prestação de serviços após a entrada em vigor da Lei 8.078/90, não é mais regulada pela Convenção de Varsóvia e suas posteriores modificações (Convenções de Haia e de Montreal), ou pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, subordinando-se, portanto ao Código de Consumidorista” (STJ, AgRg no AREsp nº 141.630/RN, Rel. Min. RAUL ARAÚJO).

“PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. DANOS MORAIS. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. ATRASO DE VOO. APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. (...)”

1. As indenizações tarifadas previstas nas Convenções Internacionais (Varsóvia, Haia e Montreal) não se aplicam ao pedido de danos morais decorrentes de má prestação do serviço de transporte aéreo internacional, prevalecendo o Código de Defesa do Consumidor" (STJ, AgRg no AREsp nº 39.543/RJ, Rel. Min. ANTONIO CARLOS FERREIRA).

Em que pese tal entendimento, a presente pretensão será abordada sob o enfoque de todos os diplomas normativos aplicáveis à questão, de sorte a demonstrar que, independentemente do preceito aplicável, é nítido o dever reparatório da ré. Senão, vejamos.

a-) DA APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

A relação jurídica existente entre as partes é de notória natureza consumerista. Isso porque a empresa aérea ré enquadraria plenamente no conceito de "*fornecedor*" disposto no artigo 3º, da lei federal nº 8.078/90 (Código de Defesa do Consumidor), ao passo que os autores têm sua situação inclusa na esfera de abrangência de "*consumidor*", a teor do disposto no artigo 2º da mencionada codificação.

Estas constatações não exigem maiores comentários dada sua clareza. De modo que algumas regras processuais civis genericamente aplicadas às demandas cíveis exigem, no presente caso, aplicação diferenciada: consistindo, o mais relevante, na **inversão do ônus da prova em benefício do consumidor (no caso, os autores), consoante resta disciplinado no artigo 6º, inciso VIII, do Código de Defesa do Consumidor.**

Esta circunstância (a inversão do ônus da prova em prol dos autores, na qualidade de consumidor) significa que, ao longo da dilação probatória a ser empreendida durante o processamento da demanda, deverá a ré provar: **(i)** que não ocorreu o atraso, e descaso, afirmado pelos autores; **(ii)** que tal longuíssimo atraso aéreo e a incerteza das informações prestadas não foi capaz de causar prejuízos ao requerente, e; **(iii)** que os autores não sofreram quaisquer

danos morais por conta do atraso que lhes foi imposto pela ré.

Ademais, é de suma importância ressaltar que independentemente da inversão do ônus da prova, no entendimento do Col. STJ, os danos morais decorrentes de atraso de vôo operam-se *in re ipsa*, não carecendo, portanto, de maiores demonstrações dada a sua imputação de forma objetiva à companhia causadora, ponderando que:

*“(...) O dano moral decorrente de atraso de vôo, prescinde de prova, sendo que a responsabilidade de seu causador opera-se *in re ipsa*, por força do simples fato da sua violação em virtude do desconforto, da aflição e dos transtornos suportados pelo passageiro”* (STJ, reSP N° 299.532/SP, Rel. Min. HONILDO AMARAL DE MELLO CASTRO, Desembargador Convocado do TJ/AP).

b-) DA APLICAÇÃO DO CÓDIGO CIVIL

Além de não existir dúvida acerca da aplicação do Código de Defesa do Consumidor, ainda que assim não fosse, aplicando ao caso o Código Civil, estaria igualmente nítido o inadimplemento contratual por parte da ré, cometendo claro ato ilícito, cujas negativas consequências foram suportadas pelos autores, acarretando a aplicação do artigo 186 deste diploma, que dispõe:

“Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”.

Dessa forma, aquele que incide na prática *supra* exposta, acarreta para si o claro dever de reparação do dano propalado, a rigor do que determina o artigo 927, também do CC:

“Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo”.

Deve-se destacar, ainda, que o parágrafo único do artigo 927 do Código Civil afasta, sem maiores digressões, a necessidade de prova de culpa nas hipóteses de obrigatoriedade de reparação prevista em lei, de forma que, também pelas disposições do Código Civil, é, igualmente, nítido o dever reparatório da ré.

c-) DA APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO DE MONTREAL: EXPRESSA OBRIGAÇÃO DE INDENIZAR.

De qualquer forma, no caso sob exame, ante a existência de diplomas legislativos internacionais afetos às infrações contratuais perpetradas pelas companhias aéreas, e abordando a questão sob seu enfoque, também se mostra evidente o dever reparatório da requerida.

Inicialmente, devemos destacar que em 24 de novembro de 1931 foi promulgado o Decreto nº 20.704, internalizando no direito pátrio as disposições da Convenção de Varsóvia, celebrada 12 de outubro de 1929, com o fito de uniformizar as disposições afetas a aviação civil.

No mesmo ímpeto, em 28 de maio de 1999, em Montreal, foi celebrada nova Convenção buscando, novamente, uma uniformização das tratativas relativas ao transporte aeronáutico internacional de passageiros, tendo sido em 27 de setembro de 2006 promulgado o Decreto 5.910/06, cuja vigência e eficácia são indiscutíveis, internalizando tais disposições.

Ao longo de seu texto, a Convenção de Montreal expressamente determina a responsabilização da companhia transportadora pelos danos decorrentes do atraso, bem como o dever reparatório daí decorrente, conforme as disposições dos artigos 19 e 22. Pela contundência de seu texto, afigura-se oportuna a reprodução dos dois excertos legislativos.

"Artigo 19 - O transportador é responsável pelo dano ocasionado por atrasos no transporte aéreo de passageiros, bagagem ou carga.

(...)

Artigo 22 - Em caso de dano causado por atraso no transporte de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro".

Dos referidos dispositivos, não remanesce qualquer dúvida sobre: **(i)** a responsabilização da empresa aérea sobre os danos decorrentes do atraso de voo, aí não sendo feitas quaisquer distinções entre os materiais e os morais; **(ii)** o dever reparatório decorrente do danos causado, bem como sua qualificação conforme os chamados Direitos Especiais de Saque, em importe máximo de 4.150 direitos especiais de saque (artigo 22, número 1, da Convenção de Montreal), e; **(iii)** a definitiva inserção no ordenamento jurídico nacional dos direitos especiais de saque como elemento quantificador da indenização por atraso aéreo no transporte de pessoas.

Estabelecidas tais notas normativas, que muitas vezes fornecem o substrato legal para decisões judiciais proferidas em casos análogos, impõe-se deduzir a quantificação pretendida na presente demanda a título de reparação dos autores pelo lamentável episódio ocasionado pela ré TAM, de tais disposições.

III – Do ENTENDIMENTO JURISPRUDENCIAL

Tamanha é a frequência dos lamentáveis atrasos aéreos que nossos tribunais, especialmente o Superior Tribunal de Justiça, são unânimes em reprovar tais condutas assumidas pelas companhias aéreas como a ré.

Com efeito, o reconhecimento dos danos morais advindos do atraso aéreo e sua reparabilidade têm sido constantes e uniformes os precedentes jurisprudenciais:

"CIVIL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. ATRASO DE VÔO (24 HORAS). EXCESSO DE LOTAÇÃO NO VÔO ("OVERBOOKING"). DANO

MORAL. VALOR. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. CDC. PREVALÊNCIA.

I. - Inobstante a infraestrutura dos modernos aeroportos ou a disponibilização de hotéis e transporte adequados, tal não se revela suficiente para elidir o dano moral quando o atraso no vôo se configura excessivo, a gerar pesado desconforto e aflição no passageiro, extrapolando a situação de mera vicissitude, plenamente suportável.

II. - Recurso especial em parte conhecido e parcialmente provido" (STJ, RESP 211604, Rel. Min. ALDIR PASSARINHO JUNIOR).

"RESPONSABILIDADE CIVIL. OVERBOOKING. ATRASO DE VÔO. INDENIZAÇÃO. DANO MORAL. DANO PRESUMIDO. VALOR INDENIZATÓRIO. CRITÉRIOS PARA FIXAÇÃO. CONTROLE PELO STJ.

PEDIDO CERTO. SUCUMBÊNCIA RECÍPROCA.

I – É cabível o pagamento de indenização por danos morais a passageiro que, por causa de *overbooking*, só consegue embarcar no dia seguinte à data designada, tendo em vista a situação de indiscutível constrangimento e aflição a que foi submetido, decorrendo prejuízo, em casos que tais, da prova do atraso em si e da experiência comum.

II – O arbitramento do valor indenizatório por dano moral se sujeita ao controle desta Corte" (STJ, RESP 521043, Rel. Min. CASTRO FILHO).

"RESPONSABILIDADE CIVIL – Transporte aéreo – Regresso de viagem do exterior com demora de 36 horas em razão de "overbooking" – Pagamento pela transportadora, na ocasião do evento, de valor a título de indenização – Acordo firmado que não dispensa a empresa de aviação das demais verbas indenizatórias – Estipulação, ademais, que fere os ditames da Lei 8078/90 por se tratar de prestação de serviços – Artigo 25 e 51, inciso I do Código de Defesa do Consumidor – Carência da ação afastada – Recurso parcialmente provido. DANO MORAL – Responsabilidade civil – Transporte aéreo – Regresso de viagem do exterior com demora de 36 horas em razão de "overbooking" - Situação que demonstra ter sido o serviço prestado de modo viciado restando automaticamente provado o dano – Artigo 20 do Código de Defesa do Consumidor – Responsabilidade objetiva da transportadora configurada" (1º TAC/SP, Apelação 883969-6, Rel. Juiz ANTONIO CARLOS MALHEIROS).

Como se vê, é pacífico na jurisprudência o dever indenizatório da transportadora para com o passageiro, em casos de atraso de voo, razão pela qual é de praxe que a mesma solução se dê no presente caso.

IV – DA FIXAÇÃO DOS DANOS MORAIS

Consolidado o pleno acatamento jurisprudencial à reparabilidade dos danos morais advindos do atraso aéreo, de rigor registrar que a quantificação da reparação cabível também encontra remansoso parâmetro no entendimento dos tribunais.

Com efeito, é interessante a observância aos diplomas internacionais dada a objetividade relativa aos valores aptos à reparação dos danos advindos do atraso aéreo; assim, a Convenção de Montreal, por mais que tenha reduzido o importe indenizatório da Convenção de Varsóvia, *com a redação dada pelo Decreto 2.860/98*, de 8.300 DES, para 4.150 DES, fornecem um importante parâmetro para os fins da fixação do quantum indenizatório.

Assim, é importante esclarecer que os direitos especiais de saque (DES) mostram-se como índice financeiro estabelecido pelo Fundo Monetário Internacional com a finalidade de expressar conteúdo econômico abstrato e genérico, apto a ser utilizado, exemplificativamente, em diplomas legais como Convenções.

Originalmente, quando da promulgação da Convenção de Varsóvia, os valores das indenizações neste diploma tarifadas eram estipulados em “*francos poincaré*” (originalmente, cogitava-se de 5.000 *francos poincaré* por atraso aéreo em vôo aéreo internacional), sendo que se migrou do vetusto *franco poincaré* para o hoje vigente DES a partir da edição, no Brasil, do Decreto nº 97.505/89, diploma legislativo que instituiu a conversibilidade do franco para o DES.

Desde a edição do citado decreto, as indenizações por atraso aéreo em vôo internacional passaram a ser estipulados em Direitos Especiais de Saque (DES).

Dessa forma, consoante já afirmado, tal indexação dos direitos especiais de saque fornece parâmetros objetivos para fixação do *quantum indenizatório*, merecendo destaque, nesse sentido, o seguinte precedente:

“RESPONSABILIDADE CIVIL – Transporte aéreo internacional de passageiro – Atraso em vôo por prática de “overbooking” – Obrigação de indenizar – **Elevação da reparação fixada na sentença para 4.150 DES – Apelação da autora em parte provida** – Recurso adesivo improvido” (1º TAC/SP, Apelação 821.333-0, Rel. Juiz MATHEUS FONTES).

Ademais, é de se ressaltar que o Decreto nº 2.860/98, que emprestou nova redação ao artigo 22 da referida Convenção, *passando o valor da indenização em apreço a ser tarifado à razão de 8.300 DES*, também tem sido utilizado como parâmetro indenizatório. A propósito, confira-se o seguinte precedente do STJ:

“ATRASO EM VÔO INTERNACIONAL. INDENIZAÇÃO TARIFADA. CONVERSÃO DE VARSÓVIA. PROTOCOLO ADICIONAL
Nº 3, ‘REFORMATIO IN PEJUS’.

1. A aprovação pelo Congresso de tratado internacional, mediante a edição de decreto internacional, mediante a edição de decreto legislativo, não basta para fazê-lo vigorar no Brasil pelo Presidente da República, publicando-se no Diário Oficial da União o respectivo decreto presidencial. (...)
2. **A indenização por atraso de vôos internacionais, hipótese dos autos, prevista no art. 19 da Convenção de Varsóvia**, é regida pela norma geral do art. 22(1) do mesmo diploma, relativo ao transporte de pessoas, nos termos do Protocolo de Haia que, dentre outros aspectos, **alterou o limite de indenização, por passageiro, passando-o de 125.000(cento e vinte cinco mil francos equivalentes a 8.300 DES** (Direitos Especiais de Saque), **para 250.000 (duzentos e cinqüenta mil francos, equivalentes a 16.600 DES** (CF. tabela de conversão prevista no Decreto nº 97.505/89).
3. O item 3 do art. 22 da Convenção de Varsóvia que fixa o limite indenizatório em 5.000 (cinco mil) francos, equivalentes a 332 DES (CF Decreto nº 97.505/98), incide apenas em relação aos objetos que o passageiro conserve sob sua guarda, não ao caso de atraso de vôo” (STJ, REsp 157.561, Rel. Min. CARLOS ALBERTO MENEZES DIREITO).

Assim, no caso dos autos, o valor pretendido a título de indenização por atraso aéreo ficará limitado a R\$ 15.000,00, por autor, ainda que a

jurisprudência (como acima indicado) seja remansosa no sentido de que o valor cabível aos passageiros vitimados por atraso aéreo possa ser bem maior do que tal valor.

VI - Do Pedido

Diante do exposto, requerem os autores:

a) a citação da ré para, querendo, contestar os termos da presente demanda;

b) a **procedência** da presente ação, com a condenação da ré ao pagamento de quantia equivalente a R\$ 15.000,00 (quinze mil reais por autor), a cada um dos autores pelo atraso aéreo relatado;

c) a condenação da Ré ao suporte dos ônus de sucumbência, como honorários de advogado e reembolso das custas judiciais adiantadas pelos autores;

Protestam por provar o alegado por todos os meios de prova em admitidos em direito, sem qualquer exceção.

Por fim, atribuem à causa o valor de R\$ 30.000,00 (trinta mil reais).

Nesses termos,

pp. deferimento.

São Paulo, 26 de março de 2014.

FABIANA BUZZINI ROBERTI

OAB/SP 210.187

FÁBIO SCOLARI VIEIRA

OAB/SP 287.475



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO REGIONAL III - JABAQUARA
3^a VARA CÍVEL
RUA JOEL JORGE DE MELO, 424, São Paulo - SP - CEP 04128-080

SENTENÇA

Processo Digital nº: **1005388-67.2014.8.26.0003**
 Classe - Assunto: **Procedimento Ordinário - Atraso de vôo**
 Requerente: **Bruno Lencioni e outro**
 Requerido: **TAM LINHAS AÉREAS S/A**

Juiz(a) de Direito: Dr(a). **Danilo Mansano Barioni**

Vistos.

BRUNO LENCIONI e BRUNA PEDROSO ESTEVES

ajuizaram a presente ação de indenização por danos morais contra **TAM LINHAS AÉREAS S/A** alegando, em síntese, que compraram passagens aéreas junto à ré para viagem partindo do aeroporto internacional de Guarulhos com destino a Cuzco no Peru. Contudo, por falha nos registros da ré embarcaram somente no dia seguinte, com mais de vinte e cinco horas de atraso, o que interferiu nas reservas de hotel. No retorno o embarque se deu com treze horas de atraso. Afirmam ter experimentado danos morais que estimam em R\$ 15.000,00 e pretendem ver indenizados. Juntaram documentos.

Citada, a ré não apresentou contestação.

É o relatório. Fundamento e Decido:

O processo comporta pronto julgamento, nos termos do art. 330, II, do CPC.

A ré é revel, presumindo-se verdadeiros os fatos narrados na inicial.

Estamos a tratar de descumprimento de contrato de transporte sem escusa qualquer, pro defeito na

1005388-67.2014.8.26.0003 - lauda 1



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO REGIONAL III - JABAQUARA
3^a VARA CÍVEL
RUA JOEL JORGE DE MELO, 424, São Paulo - SP - CEP 04128-080

prestação de serviços. A obrigação da empresa aérea era ter a aeronave disponível para fazer o vôo que vendeu na hora exata prevista para a decolagem, sem espaço para manutenções tardias ou problemas técnicos de última hora, sem "overbookings", sem tergiversações, informações desencontradas, escalas e desembarques não previstos, nada disso.

Se é certo que percalços ou problemas de última hora podem efetivamente ocorrer, é certo também que pela atividade que desenvolve cabe à empresa aérea arcar com as consequências e danos aos passageiros daí decorrentes.

Como já decidiu o C. Superior Tribunal de Justiça, **"o contrato de transporte constitui obrigação de resultado. Não basta que o transportador leve o transportado ao destino contratado. É necessário que o faça nos termos avençados (dia, horário, loca de embarque e desembarque, acomodações, aeronave, etc)".** (REsp. 151.401-SP, 3^a Turma, Rel. Min. Humberto Gomes de Barros, J. 17/06/2004).

O dever de indenizar, bem como a caracterização dos danos morais, restam inexoráveis.

Não é indiferente ao cidadão comum o cancelamento ou atraso substancial de uma viagem, normalmente planejada, que não se repete ao bel prazer do interessado.

Não é mínima a culpa da ré, ademais, seja pela ausência de presteza ao acomodar os autores em outro vôo, seja sobretudo pela indiferença renovada com a situação pessoal de cada um dos passageiros que transporta.

Nesse contexto, tenho que analisadas as

1005388-67.2014.8.26.0003 - lauda 2



TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMARCA DE SÃO PAULO
FORO REGIONAL III - JABAQUARA
3^a VARA CÍVEL
RUA JOEL JORGE DE MELO, 424, São Paulo - SP - CEP 04128-080

circunstâncias todas acima delineadas, o valor da indenização deve ser fixado em R\$ 5.000,00 para cada um dos autores, suficiente a aplacar o abalo sofrido e tornar não tão estimulante assim a desorganização da ré.

Lembro aqui o teor da Súmula 326 do C. STJ a fixação da indenização por danos morais em valor inferior ao pedido não acarreta sucumbência recíproca.

Ante o exposto, **JULGO PROCEDENTES** os pedidos formulados para condenar a ré ao pagamento de R\$ 5.000,00 **para cada um dos autores** a título de indenização pelos danos morais, corrigidos monetariamente pela Tabela Prática do Tribunal de Justiça de São Paulo a partir desta data e acrescidos de juros de mora de 1% (CC/2002, art. 406 c.c. CTN, art. 161, § 1º), a partir da citação. Arcará a ré com as custas e despesas processuais, fixada a verba honorária advocatícia em 10% sobre o valor atualizado da condenação.

P.R.I.C.

São Paulo, 23 de maio de 2014.

DANILO MANSANO BARIONI
Juiz de Direito

São Paulo, 23 de maio de 2014.

**DOCUMENTO ASSINADO DIGITALMENTE NOS TERMOS DA LEI 11.419/2006,
 CONFORME IMPRESSÃO À MARGEM DIREITA**

1005388-67.2014.8.26.0003 - lauda 3

EXMO. SR. DR. JUIZ DE DIREITO DA 3^a VARA CÍVEL DO FORO REGIONAL DO JABAQUARA
DA COMARCA DE SÃO PAULO.

Processo nº 1005388-67.2014.8.26.0003

BRUNO LENCIONI E OUTRA, por seus advogados, nos autos da demanda que movem em face de **TAM LINHAS AÉREAS S/A**, vêm respeitosamente à presença de V. Exa., expor e requerer o quanto se segue.

A presente demanda foi julgada procedente para condenar a ré ao pagamento de R\$ 5.000,00, *por autor, a título de indenização*, atualizado desde a publicação da sentença e acrescido de juros mensais de 1% computados a partir da citação.

Certificado o trânsito em julgado da sentença e considerando que não houve o cumprimento voluntário por parte da ré, é a presente para requerer seja iniciada a execução do julgado determinando-se a utilização do procedimento **BACENJUD** para que seja penhorado o montante de **R\$ 12.643,68**, conforme apurado no demonstrativo de cálculo anexo.

Nesses termos,
pp. deferimento.

São Paulo, 2 de julho de 2014.

FABIANA BUZZINI ROBERTI

OAB/SP 210.187

FÁBIO SCOLARI VIEIRA

OAB/SP 287.475