



PODER JUDICIÁRIO  
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

**Registro: 2018.0000216521**

**ACÓRDÃO**

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Apelação nº 1028597-76.2017.8.26.0224, da Comarca de Guarulhos, em que é apelante UNITED AIR LINES INC, são apelados GUSTAVO JACO GOEDERT e VALÉRIA HASCKEL GOEDERT.

**ACORDAM**, em sessão permanente e virtual da 24ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: **Negaram provimento ao recurso. V. U.**, de conformidade com o voto do relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Desembargadores JONIZE SACCHI DE OLIVEIRA (Presidente), DENISE ANDRÉA MARTINS RETAMERO E SALLES VIEIRA.

São Paulo, 27 de março de 2018.

**Jonize Sacchi de Oliveira**  
**Relator**  
Assinatura Eletrônica



PODER JUDICIÁRIO  
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

**APELAÇÃO N. 1028597-76.2017.8.26.0224**  
**COMARCA DE GURAUHOS**  
**APELANTE: UNITED AIR LINES INC**  
**APELADOS: GUSTAVO JACO GOEDERT E OUTRO**

**VOTO N. 4439**

**APELAÇÃO – Ação Indenizatória por danos materiais e morais – Atraso de voo internacional – Desembarque na cidade de destino com atraso de 23 horas – Demanda julgada procedente – Indenização por danos morais arbitrada no valor de R\$ 10.000,00 para cada passageiro - Manutenção da sentença – Razões recursais articuladas opostas exclusivamente contra a condenação indenizatória por dano extrapatrimonial – Responsabilidade civil da transportadora confirmada seja à luz do entendimento firmado pelo Supremo Tribunal Federal com repercussão geral no Recurso Extraordinário n. 636331 e Recurso Extraordinário com Agravo (ARE) n. 766618, seja em atenção aos ditames da legislação consumerista – Falha técnica da aeronave que se enquadra no conceito de fortuito interno – Excludente de responsabilidade não verificada – Providências adotadas pela companhia aérea que não lograram afastar os prejuízos morais – Danos morais configurados – O atraso de 23 horas de**

**voo internacional, sem fornecimento de acomodação minimamente adequada ao alcance da companhia aérea, é fato que transcende o mero aborrecimento – Dano moral *in re ipsa* – *Quantum* indenizatório adequado às peculiaridades do caso – Valor de R\$ 10.000,00 arbitrado a título de danos morais que não comporta redução – Sentença mantida - Recurso desprovido.**

Trata-se de ação de indenização por danos materiais e morais proposta por Gustavo Jacó Goedert e Valéria Hasckel Goedert contra United Airlines INC., narrando os autores que adquiriram passagens aéreas concernentes ao trajeto Guarulhos - Munique, com conexão em Chicago, nos Estados Unidos da América.

Contudo, o voo que originalmente partiria do território estadunidense foi cancelado em razão de problemas técnicos na aeronave e remarcado para o dia seguinte. Diante de inúmeros percalços, acabaram alcançando seu destino apenas 23 (vinte e três) horas após o programado.

Por tais razões, pleiteiam a condenação da ré ao pagamento de indenização por danos materiais, consistentes em despesas com alimentação, banho e acesso à *internet*, totalizando R\$144,66, bem como danos morais, no valor de R\$ 20.000,00, sendo R\$ 10.000,00 para cada autor.

A r. sentença, reconhecendo a responsabilidade objetiva da ré, segundo o preceituado art. 14 do Código de Defesa do Consumidor, julgou procedentes os pedidos para: “1) *CONDENAR a ré ao pagamento de indenização, a título de danos materiais, no valor de R\$144,66; a correção monetária deverá ser feita de acordo com a Tabela do E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, a partir do ajuizamento, e juros de mora de 1% ao mês, a contar da citação; bem como 2) CONDENAR a ré ao pagamento de compensação, a título de danos morais, no valor de R\$ 10.000,00 por autor, totalizando R\$ 20.000,00; a correção monetária deverá ser feita de acordo com a Tabela do E. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, a partir da sentença, e juros de mora de 1% ao mês, a contar da citação*” (fl. 113).

A sucumbência foi fixada em prejuízo da vencida e os honorários

arbitrados em 10% do valor da condenação.

Inconformada, a requerida apela às fls. 115/121, sustentando que: a) a companhia aérea forneceu *voucher* de alimentação e “passe livre” para pernoite em hotel; b) à data do ocorrido os hotéis da região estavam lotados, razão pela qual sugeriu que os autores procurassem hospedagem e solicitassem reembolso; c) os requerentes foram reacomodados em voo da manhã seguinte; d) o atraso, somado ao suporte material, não acarretou danos; e) caso seja mantida a condenação, o valor deve ser reduzido a patamares razoáveis que não gerem enriquecimento indevido.

Requer a reforma da r. sentença e a improcedência da demanda, ou, sucessivamente, a adequação da condenação aos padrões legais.

Apelo tempestivo e preparado.

Contrarrazões às fls. 95/100.

### **É o relatório.**

Em recente julgamento conjunto do Recurso Extraordinário n. 636.331 e do Recurso Extraordinário com Agravo n. 766.618, o Supremo Tribunal Federal determinou a prevalência da Convenção de Varsóvia, complementada pela Convenção Montreal, sobre o Código de Defesa do Consumidor nos casos de atrasos em transporte aéreo internacional de passageiros, fixando a seguinte tese sobre o tema 210:

*“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” (STF, RE n.º 636.331/RJ, Tribunal Pleno, Rel. Min. Gilmar Mendes, j. 25.05.2017).*

Pois bem; o transporte internacional vem definido pela Convenção de Montreal (art. 1º, “2”), como *“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 Estado, não se considerará transporte internacional, para os fins da presente Convenção”.*

Analisando-se o Informativo n. 866 do Pretório Excelso, verifica-se que o Colegiado limitou a aplicação das aludidas convenções a prejuízos de ordem material, excluindo, portanto, a sua incidência no que tange à pretensão a danos morais, como no caso em apreço.

A seguir, o trecho do informativo que versa sobre a mencionada limitação:

*“Por tratar-se de conflito entre regras que não têm o mesmo âmbito de validade, sendo uma geral e outra específica, o Colegiado concluiu que deve ser aplicado o § 2º do art. 2º da Lei de Introdução às Normas de Direito Brasileiro (6). 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”.*

Porém, ainda que prevalecesse a tese da indenização tarifada também para as hipóteses de danos morais, a verdade é que, quer sob o pálio das indigitadas convenções, quer sob a égide do Código de Defesa do Consumidor, não se descortina outro desdobramento ao litígio em apreço, senão a manutenção da r. sentença.

Ora, constatada a culpa do transportador, a empresa aérea deve indenizar o passageiro, de acordo com as prescrições concernentes à sua responsabilidade civil objetiva, contidas tanto no art. 19 da Convenção de Montreal como no art. 14, “caput” e § 3º, do Código de Defesa do Consumidor.

Eis os conteúdos dos citados dispositivos:

*“Artigo 19 - 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” (Convenção de Montreal).*

*“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” (CDC).*

No caso em testilha, o inconformismo reside unicamente com relação à indenização por danos morais, uma vez que, a despeito do pleito de improcedência integral da demanda, a apelante não articulou razões hábeis a rebater a restituição das despesas incorridas durante a espera do voo de conexão.

Por isso mesmo, o presente julgamento será limitado a averiguar a ocorrência de danos extrapatrimoniais e a responsabilidade civil da companhia aérea.

Pois bem; o apelo não comporta provimento.

O atraso do voo é incontroverso.

Sustenta a companhia aérea a ocorrência de fortuito externo, a excluir o dever de indenizar no caso concreto, em linha com o art. 14, §3º, II, do CDC.

Todavia, nenhuma confirmação veio aos autos nesse sentido, deixando a requerida de se desincumbir de seu ônus probatório.

Ainda que assim não fosse, não poderia a apelante eximir-se de sua responsabilidade civil, pois eventual falha técnica na aeronave, noticiada nos autos, caracteriza-se como fortuito interno, inerente ao risco da atividade profissional, inapto, portanto, a romper o nexo causal ensejador do dever de ressarcir os danos suportados pelos autores.

Nesse sentido, o Superior Tribunal de Justiça já concluiu:

*“CONSUMIDOR. CONCESSÃO DE SERVIÇOS AÉREOS. RELAÇÃO HAVIDA ENTRE CONCESSIONÁRIA E CONSUMIDORES. APLICAÇÃO DO CDC. ILEGITIMIDADE DA ANAC. TRANSPORTE AÉREO. SERVIÇO ESSENCIAL. EXIGÊNCIA DE CONTINUIDADE. CANCELAMENTO DE VOOS PELA CONCESSIONÁRIA SEM RAZÕES TÉCNICAS OU DE SEGURANÇA. PRÁTICA ABUSIVA. DESCUMPRIMENTO DA OFERTA. 1. A controvérsia diz respeito à prática, no mercado de consumo, de cancelamento de voos por concessionária sem comprovação pela empresa de razões técnicas ou de segurança. 2. Nas ações coletivas ou individuais, a agência reguladora não integra o feito em litisconsórcio passivo quando se discute a relação de consumo entre concessionária e consumidores, e não a regulamentação emanada do ente regulador. 3. O transporte aéreo é serviço essencial e, como tal, pressupõe continuidade. Difícil imaginar, atualmente, serviço mais 'essencial' do que o transporte aéreo, sobretudo em regiões remotas do Brasil. 4. Consoante o art. 22, caput e parágrafo único, do CDC, a prestação de serviços públicos, ainda que por pessoa jurídica de direito privado, envolve dever de fornecimento de serviços com adequação, eficiência, segurança e, se essenciais, continuidade, sob pena de ser o prestador compelido a bem cumpri-lo e a reparar os danos advindos do descumprimento total ou parcial. 5. A*

*partir da interpretação do art. 39 do CDC, considera-se prática abusiva tanto o cancelamento de voos sem razões técnicas ou de segurança inequívocas como o descumprimento do dever de informar o consumidor, por escrito e justificadamente, quando tais cancelamentos vierem a ocorrer. 6. A malha aérea concedida pela ANAC é oferta que vincula a concessionária a prestar o serviço nos termos dos arts. 30 e 31 do CDC. Independentemente da maior ou menor demanda, a oferta obriga o fornecedor a cumprir o que ofereceu, a agir com transparência e a informar adequadamente o consumidor. Descumprida a oferta, a concessionária viola os direitos não apenas dos consumidores concretamente lesados, mas de toda a coletividade a quem se ofertou o serviço, dando ensejo à reparação de danos materiais e morais (inclusive, coletivos). 7. Compete ao Poder Judiciário fiscalizar e determinar o cumprimento do contrato de concessão celebrado entre poder concedente e concessionária, bem como dos contratos firmados entre concessionária e consumidores (individuais e plurais), aos quais é assegurada proteção contra a prática abusiva em caso de cancelamento ou interrupção dos voos. Recurso especial da GOL parcialmente conhecido e, nesta parte, improvido” (REsp 1469087/AC, Rel. Min. Humberto Martins, Segunda Turma, j. 18.08.2016, DJe 17.11.2016);*

*“AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO DE INSTRUMENTO. PROCESSUAL CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE AÉREO. PROBLEMAS TÉCNICOS. FORTUITO INTERNO. RISCO DA ATIVIDADE. VALOR DA INDENIZAÇÃO. MODERAÇÃO. REVISÃO. SÚMULA N. 7/STJ. 1. A ocorrência de problemas técnicos não é considerada hipótese de caso fortuito ou de força maior, mas sim fato inerente aos próprios riscos da atividade empresarial de transporte aéreo (fortuito interno), não sendo possível, pois, afastar a responsabilidade da*

*empresa de aviação e, conseqüentemente, o dever de indenizar.2. É inviável, por força do óbice previsto na Súmula n. 7 do STJ, a revisão do quantum indenizatório em sede de recurso especial, exceto nas hipóteses em que o valor fixado seja irrisório ou exorbitante.3. Agravo regimental desprovido por novos fundamentos” (AgRg no Ag 1310356/RJ, Rel. Min. João Otávio de Noronha, Quarta Turma, j. 14.04.2011, DJe 04.05.2011).*

Os atrasos dos voos, a exemplo do configurado na hipótese vertente, constituem falha na prestação de serviço de transporte, sendo os passageiros submetidos a estresse psicológico, constrangimento, desalento, transtornos e desconforto, que constituem causa suficiente a gerar a obrigação de indenizar por danos morais, cuja prova conforma-se com a mera demonstração do ilícito, haja vista que, na espécie, a responsabilização do agente causador opera-se por força do simples fato da violação (*damnum in re ipsa*).

Embora a empresa tenha dado certo apoio aos autores, fornecendo-lhes *vouchers* para alimentação, o fato é que a delonga por mais de 23 horas causou aos passageiros um efetivo abalo moral, passível de compensação, notadamente diante dos graves dissabores minuciosamente descritos na exordial.

Nesse cenário, o “passe livre” para pernoite não surtiu os efeitos almejados, haja vista a própria companhia aérea reconhecer que os hotéis da zona aeroportuária estavam sem vagas disponíveis. Ao invés de permitir o acesso às dependências mais cômodas e estruturadas, os denominados “espaços vip” por ela mantidos, optou a ré por relegar os passageiros à própria sorte, mesmo ciente de que o aeroporto se situava em região afastada da cidade de Chicago e que a hora avançada da noite (por volta das duas da manhã) limitava as alternativas de transporte e comunicação.

Em suma, resultando incontroversa a considerável demora, tratando-se de dano que prescinde de comprovação e não tendo a empresa aérea demonstrado haver tomado todas as medidas ao seu alcance para evitá-lo (vide art. 19 da Convenção de Montreal), tampouco provado outra causa excludente de sua responsabilidade (art. 14, §3º, do CDC), de rigor o acolhimento

da pretensão indenizatória.

No tocante ao *quantum* indenizatório, não se olvida de que a justa reparação dos danos morais deve abranger três vertentes: a primeira, de caráter punitivo, objetivando penalizar o causador da lesão pela ofensa que praticou; a segunda, de caráter compensatório, que proporciona ao ofendido algum bem em contrapartida ao mal sofrido, e a terceira, de caráter dissuasório ou preventivo, que busca dissuadir o responsável pelo dano a cometer novamente a mesma modalidade de violação e prevenir que outra pessoa pratique ilícito semelhante.

Quanto ao valor do ressarcimento, Maria Helena Diniz ensina que:

*"A fixação do 'quantum' competirá ao prudente arbítrio do magistrado de acordo com o estabelecido em lei, e nos casos de dano moral não contemplado legalmente, a reparação correspondente será fixada por arbitramento (CC, art. 1553, RTJ 69/276, 67/277). Arbitramento é o exame pericial tendo em vista determinar o valor do bem, ou da obrigação, a ele ligado, muito comum na indenização dos danos. É de competência jurisdicional o estabelecimento do modo como o lesante deve reparar o dano moral, baseado em critérios subjetivos (posição social ou política do ofendido, intensidade do ânimo de ofender: culpa ou dolo) ou objetivos (situação econômica do ofensor, risco criado, gravidade e repercussão da ofensa). Na avaliação do dano moral o órgão judicante deverá estabelecer uma reparação equitativa, baseada na culpa do agente, na extensão do prejuízo causado e na capacidade econômica do responsável. Na reparação do dano moral, o juiz determina, por equidade, levando em conta as circunstâncias de cada caso, o quanto da indenização devida, que deverá corresponder à lesão e não ser equivalente, por ser impossível tal equivalência"* (Maria Helena Diniz in Curso de Direito Civil Brasileiro, São Paulo, Saraiva, 1990, vol. 7, "Responsabilidade Civil", 5ª edição, p. 78/79).

Em outros termos, deve-se levar em conta o bem jurídico lesado,

a magnitude do dano, as condições da vítima, o perfil do ofensor, o seu grau de culpa, o viés coercitivo-compensatório-dissuasor da reparação e os princípios da razoabilidade e proporcionalidade.

Há que prevalecer, em meio à análise de todos esses elementos, o prudente arbítrio do julgador, a quem cabe evitar que a condenação, por um lado, represente enriquecimento ilícito e, por outro, perca a sua tríplice finalidade.

A respeito, merece destaque o pensamento do Exmo. Ministro Sálvio Figueiredo Teixeira:

*“Recomendável que o arbitramento seja feito com moderação, proporcionalmente ao grau de culpa, ao nível socioeconômico dos autores e, ainda, ao porte econômico dos réus, orientando-se o juiz pelos critérios sugeridos pela doutrina e pela jurisprudência, com razoabilidade, valendo-se de sua experiência e do bom senso, atento à realidade da vida e às peculiaridades de cada caso” (REsp. números 214.381-MG; 145.358-MG e 135.202- SP).*

Calcando-se em tais balizas, infere-se que o montante indenizatório fixado na r. sentença, ou seja, R\$ 10.000,00 a cada passageiro, guarda razoabilidade com os percalços e dissabores vivenciados, sobretudo considerada a insuficiência das medidas ofertadas pela companhia aérea para mitigar os impactos causados pelo risco de sua atividade.

Cabe igualmente ressaltar que, na hipótese de o Supremo Tribunal Federal consagrar orientação no sentido de que a Convenção de Montreal abarca tanto os prejuízos materiais quanto os morais, o montante indenizatório, ora confirmado por esta Colenda 24ª Câmara de Direito Civil, guardará paridade com os lindes definidos no a 22, “1”, da Convenção (4.150 DES)<sup>1</sup>, a saber:

*“Artigo 22 – Limites de Responsabilidade Relativos ao Atraso da Bagagem e da Carga*

*1. Em caso de dano causado por atraso no transporte*

---

<sup>1</sup> De acordo com o site da Empresa de Correios e Telégrafos, em 15.03.2018, a cotação do “DES” – Direito Especial de Saque é de R\$ R\$ 4,7397 (disponível em: <http://www2.correios.com.br/sistemas/efi/consulta/cotacaomoeda/>).

*de pessoas, como se especifica no Artigo 19, a responsabilidade do transportador se limita a 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro<sup>2</sup>”.*

Dessa forma, seja à luz das convenções internacionais, seja em conformidade com a legislação consumerista, a cifra indenizatória não merece reparação.

Respaldando o *quantum* fixado, colaciona-se jurisprudência deste Egrégio Tribunal de Justiça:

**“RESPONSABILIDADE CIVIL - Dano moral - Transporte aéreo - Voo Nacional - Cancelamento - Transtornos advindos da falha na prestação de serviço pela ré que ultrapassaram meros dissabores ou aborrecimentos, configurando efetivo dano moral 'in re ipsa' - Fixação do 'quantum' indenizatório em R\$ 10.000,00 que atende aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade para o caso concreto, não provocando um enriquecimento sem causa ao autor - Preliminar rejeitada - Apelação não provida”**  
(Apelação n. 1009546-86.2014.8.26.0482, Rel. Des. Roque Antonio Mesquita de Oliveira, 18ª Câmara de Direito Privado, j. 22.07.2015) – original sem negrito;

**“APELAÇÃO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS. DIREITO DO CONSUMIDOR. TRANSPORTE AÉREO. ATRASO EM VOO INTERNACIONAL. OVERBOOKING. Sentença de procedência. Recurso da companhia aérea. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. Requerida fornecedora de serviço – Relação de consumo configurada. Código de Defesa do Consumidor prevalece sobre as convenções internacionais e sobre**

---

<sup>2</sup> Segundo definição do Banco Central do Brasil, entende-se “Direito Especial de Saque” como “*Ativo de reserva internacional emitido pelo Fundo Monetário Internacional. O Direito Especial de Saque (DES) é composto por uma cesta de moedas que inclui o dólar, o euro, a libra e o iene. O DES pode complementar as reservas oficiais dos países-membros. Esses países também podem efetuar entre si trocas voluntárias de DES por moedas*”.

*o Código Brasileiro de Aviação. Jurisprudência do STJ. Falha na prestação do serviço pela companhia aérea deve ensejar a compensação pelos danos materiais e morais experimentados. Alegação de más condições meteorológicas não comprovadas - Ausente qualquer excludente de responsabilidade. **DANOS MORAIS. Configuração 'in re ipsa', diante dos abalos experimentados pelos autores em razão do longo atraso no voo e das dificuldades dele decorrentes – Jurisprudência. Situação que extrapola o mero dissabor cotidiano, maculando moral e psicologicamente os consumidores. Duplo caráter da condenação - Justa compensação pelo abalo sofrido, além de causar à recorrida prejuízo financeiro suficiente para inibir a reincidência na conduta lesiva – Doutrina. Manutenção em R\$ 10.000,00 para cada requerente, nos termos da jurisprudência desta Câmara e dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade. DANOS MATERIAIS. Comprovação, pelos autores, dos gastos com hospedagem, transporte e alimentação – Dever da requerida de ressarcir os valores despendidos. RECURSO IMPROVIDO” (Apelação n. 1004733-61.2015.8.26.0100, Rel. Des. Silvia Maria Facchina Esposito Martinez, 24ª Câmara de Direito Privado, j. 27.10.2016) – sem destaque no original;***

Insuficientes as razões de apelação, mantém-se incólume a r. sentença.

Tendo em vista que no caso em testilha o *decisum* foi publicado na vigência do CPC/2015, de rigor o arbitramento de honorários sucumbenciais recursais, segundo o art. 85, § 11, do citado diploma processual e o Enunciado Administrativo n. 7 do Superior Tribunal de Justiça (“*Somente nos recursos interpostos contra decisão publicada a partir de 18 de março de 2016, será possível o arbitramento de honorários sucumbenciais recursais, na forma do art. 85, § 11, do novo CPC*”).

Permanecendo sucumbente em Segundo Grau, deverá a



PODER JUDICIÁRIO  
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO

requerida destinar aos patronos dos autores, a título de verba honorária recursal, 5% sobre o valor da condenação, diante da simplicidade da matéria em debate e breve trâmite processual.

Para fins de prequestionamento, enfatiza-se que toda matéria devolvida no apelo se encontra prequestionada, com a ressalva de que o juiz não está obrigado a mencionar expressamente todos os pontos suscitados pelas partes, tampouco a citar as normas aventadas, bastando que o recurso tenha sido fundamentadamente apreciado.

Por todo o exposto, **nega-se provimento** ao recurso.

**JONIZE SACCHI DE OLIVEIRA**  
Desembargadora Relatora