



Centro Universitário de Brasília – UniCEUB
Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS
Curso de Bacharelado em Direito

NATHÁLIA QUEIROZ SOARES ZAKAREWICZ

**O EXCESSO DE JUDICIALIZAÇÃO NO BRASIL E O IMPACTO CAUSADO NO
SETOR AÉREO: uma análise sobre o ano de 2019**

BRASÍLIA/DF

2022.1

NATHÁLIA QUEIROZ SOARES ZAKAREWICZ

**O EXCESSO DE JUDICIALIZAÇÃO NO BRASIL E O IMPACTO CAUSADO NO
SETOR AÉREO: uma análise sobre o ano de 2019**

Artigo Científico apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS do Centro Universitário de Brasília (UniCEUB).

Orientador (a): Professor Leonardo Gomes de Aquino

BRASÍLIA/DF

2022.1

NATHÁLIA QUEIROZ SOARES ZAKAREWICZ

**O EXCESSO DE JUDICIALIZAÇÃO NO BRASIL E O IMPACTO CAUSADO NO
SETOR AÉREO: uma análise sobre o ano de 2019**

Artigo Científico apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS do Centro Universitário de Brasília (UniCEUB).

Orientador (a): Professor Leonardo Gomes de Aquino

BRASÍLIA/DF __/__/____

BANCA AVALIADORA

Professor(a) Orientador (a)

Professor(a) Avaliador (a)

BRASÍLIA/DF

2022.1

AGRADECIMENTOS

Aproveito esse espaço para agradecer primeiramente à Deus, aos meus pais e toda família, amigos e todos aqueles que estiveram ao meu lado durante todo o período da faculdade de direito.

Esses 10 semestres passaram muito rápido, foi um grande processo, com muito aprendizado, amadurecimento quanto na esfera pessoal, quanto obviamente na profissional.

Deixo um agradecimento especial aos professores, a Instituição Uniceub e principalmente ao meu orientador Leonardo Aquino, por ter aceitado perfeitamente o tema e por ter me auxiliado durante todo esse processo. O tema deste trabalho é muito importante, pois aborda os dois universos que mais amo: Direito e Aviação Civil (e o mercado aéreo em geral).

Por fim, também deixo registrado um singelo agradecimento ao presidente da companhia aérea Latam Brasil, Jerome Cadier, por ter me inspirado a fazer o meu trabalho de conclusão de curso sobre esse tema ao abordar com maestria esse assunto tão importante e pouco debatido durante o evento “ALTA AIRLINE LEADERS FORÚM” no ano de 2019.

O EXCESSO DE JUDICIALIZAÇÃO NO BRASIL E O IMPACTO CAUSADO NO SETOR AÉREO: uma análise sobre o ano de 2019

Nathália Queiroz Soares Zakarewicz – RA:21707857

RESUMO: O presente estudo visa trazer ao debate um tema muito presente no momento no país e muito pouco discutido que é a busca excessiva ao Poder Judiciário contra as companhias aéreas. Tal questão traz um grande impacto ao setor aéreo em geral, além de promover um evidente afogamento à Justiça brasileira, o que prejudica diversos fatores, incluindo a celeridade processual. Nesse trabalho serão abordados dados, fatos e questões envolvendo o tema, analisando o ano de 2019 como um parâmetro. Por fim, possíveis estratégias para dirimir o excesso de judicialização no Brasil envolvendo o setor aéreo serão apresentadas.

Palavras-chave: Excesso de judicialização. Setor aéreo. Companhias Aéreas. Convenção de Montreal.

SUMÁRIO: 1 Introdução. 2 Análise de dados e fatos sobre demandas judiciais em relação às empresas aéreas no Brasil. 3 O estudo e compreensão das razões do excesso de judicialização envolvendo companhias aéreas. 4 Abordagem da diferenciação da legislação brasileira em relação à aviação civil internacional e a aplicação da Convenção de Montreal no país. 5 Lançamento de estratégias a serem tomadas por todas as partes envolvidas na questão para que assim se chegue à possíveis soluções sobre o impasse. Conclusão. Referências.

1. INTRODUÇÃO

No decorrer dos últimos anos, tornou-se muito mais frequente nos tribunais brasileiros ações aonde companhias aéreas ocupam o polo passivo. Segundo dados divulgados pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), nos meses de janeiro a junho de 2019, cerca de 520 ações do gênero foram abertas por dia no supracitado ano.

Isso logicamente traz muitos impactos ao setor aéreo, além disso, em consequência também ocorre um grande afogamento de demandas ao poder judiciário. Com isso, torna-se necessário fazer a seguinte pergunta, a qual norteia o presente estudo: Quais estratégias podem ser tomadas para diminuir o excesso de judicializações no Brasil ante o setor aéreo, em vista o impacto causado no setor no ano de 2019?

Em observância ao problema, que apesar de ser bastante comum no dia a dia dos brasileiros, pouco se fala ou debate sobre isso, tampouco sobre a necessidade de soluções serem tomadas para resolução. Essa foi a razão e inspiração para esse estudo.

Sendo assim, o objetivo geral é abordar e demonstrar o impacto causado no setor aéreo usando como exemplo uma análise sobre o citado ano, como uma perspectiva geral, que ocorre devido ao excesso de demandas judiciais no Brasil ante cias aéreas.

De acordo com isso, apresenta-se os objetivos específicos, que consistem em quatro pontos: i) trazer demonstrações sobre impacto causado no setor aéreo e conseqüentemente ao próprio consumidor; ii) analisar as razões da questão ser tão recorrente; iii) observar a diferença entre legislações no Brasil e internacionalmente acerca da aviação civil e analisar a aplicação da Convenção de Montreal no país e por fim, iv)lançar estratégias que possam ser tomadas e trazer ao debate possíveis soluções com o intuito de dirimir tais questões, buscando atingir principalmente os consumidores sendo eles clientes das empresas aéreas e também requerentes dos processos judiciais.

Em vista a isso, será utilizado o método dedutivo e de observação-não participante, a razão dessa escolha consiste no fato de que o ano de 2019 será analisado como parâmetro, demonstrando com dados e considerações fáticas como a grande demanda judicial contra o setor aéreo causa um grande impacto em diversos aspectos do mesmo.

Como técnica de pesquisa partirá de pesquisas bibliográficas, dados, considerações fáticas e legislações, como a Convenção de Montreal, estando todas elas explicitadas nas referências ao final desse estudo.

Por fim, explicita-se que a estrutura do presente trabalho consistirá em 4 partes, escaladas em: i) Análise de dados e fatos sobre demandas judiciais em relação às empresas aéreas no Brasil; ii) O estudo e compreensão das razões do excesso de judicialização envolvendo companhias aéreas; iii) Abordagem da diferenciação da legislação brasileira em relação à aviação civil internacional e Observação sobre a

aplicação da Convenção de Montreal no país e por fim, iv) Lançamento de estratégias a serem tomadas por todas as parte envolvidas na questão para que assim se chegue à possíveis soluções sobre o impasse.

2. ANÁLISE DE DADOS E FATOS SOBRE DEMANDAS JUDICIAS EM RELAÇÃO ÀS EMPRESAS AÉREAS NO BRASIL

A Constituição Federal de 1988 revolucionou muitas coisas, mas especialmente a relação entre o cidadão e o direito. Tornou-se muito mais justo e acessível buscar ao Poder Judiciário, nas mais diversas esferas.

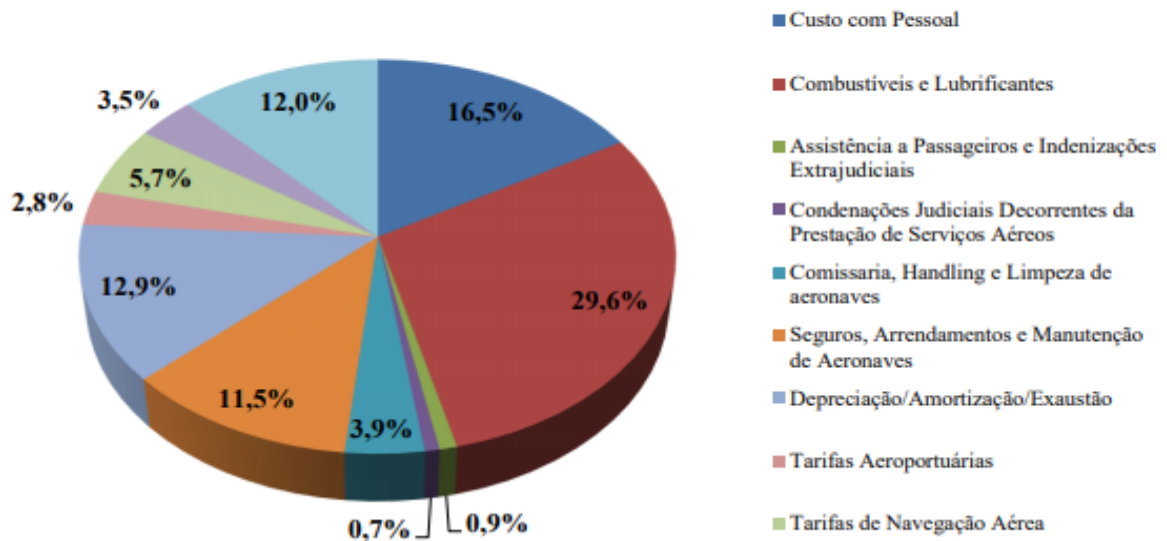
Seus artigos explicitam diversos pontos sobre a busca ao judiciário e também indenizações decorrentes de diversos tipos de ações. O inciso XXXII, do art 5º, por exemplo fez constar a promoção do Estado pela defesa do consumidor, que posteriormente fez nascer o Código do Consumidor.

Tudo isso inicialmente mostrava-se ser muito mais benéfico e eficaz, principalmente para o consumidor, porém com o tempo, o volume de demandas judicias passou a ter números alarmantes, muitas vezes por razões que facilmente seriam solucionadas de formas mais brandas, como administrativas ou por conciliações, seguem e abarrotam a Justiça.

Segundo a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), no ano de 2019, as empresas aéreas internacionais tinham 95% de seus litígios provenientes do Brasil e segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), nesse mesmo ano, as condenações judiciais representavam 0,7% da composição dos custos e das despesas de voo da indústria aérea nacional, conforme o ¹gráfico abaixo.

¹ Anuário do Transporte Aéreo – ANAC – 2019, pág 128

Figura 7.11: Composição dos custos e das despesas de voo da indústria, 2019



Observa-se com o gráfico acima que em que pese outros tipos de gastos realizados pelas companhias aéreas brasileiras, como por exemplo com combustíveis e lubrificantes que representam 29,6% do total, manutenção, arrendamentos e etc, levando em consideração a indústria aérea em si, o valor de 0,7% resultantes de condenações judiciais, é sim de grande tamanho e resultante de números alarmantes de ações judiciais, muitos advindos de danos morais.

Segundo o CNJ (Conselho Nacional de Justiça), no mencionado ano, passaram de 109.000 (cento e nove mil) processos contra empresas aéreas.

De fato, surgiu uma verdadeira indústria de processos/indenizações, onde ações são abertas desenfreadamente e o objetivo não se trata mais de solucionar uma determinada lide e sim buscar a todo custo indenizações, por muitas vezes altas.

Por conta disso, diversas pessoas passaram a ter interesse em judicializar contra empresas aéreas, já visando o possivelmente ganho da causa e, portanto, serem indenizadas. Com isso, surgiram startups especializadas em ingressar com esse tipo de ação, ficando elas com parte do lucro gerado pelos processos, sendo elas amplamente divulgadas nas redes sociais, muitas celebridades foram contratadas para fazer uma espécie de publicidade e alcançar cada vez mais indivíduos, sendo uma luta bastante desigual.

Muitos desses processos têm como pauta os atrasos e cancelamentos de voos. Por vezes esses problemas são decorrentes de situações que em tese estão “fora da alçada” das empresas, como questões climáticas, aeroportuárias, os tão comuns “*bird strikes*” (colisão entre aeronave e pássaros, que podem causar graves danos ao avião) e entre outras intercorrências.

A ocorrência de *bird strike* é extremamente comum, a colisão pode ocorrer enquanto a aeronave está decolando, voando cruzeiro ou até mesmo em procedimento de pouso. Segundo o portal R7, em uma reportagem de 2019, em 12 meses, a FAB (Força Aérea Brasileira) havia registrado em 2.222 ocorrências desse tipo, seria como se a cada 4 horas houvesse esse tipo de colisão.

Quando isso ocorre, a aeronave tem que passar por uma inspeção minuciosa e que leva tempo, principalmente quando um ou dois motores são atingidos ou também quando a fuselagem é danificada gravemente. Mesmo quando não é necessário a troca de aeronaves, a que foi atingida é inspecionada e limpa, isso demanda tempo e conseqüentemente poderão ocorrer atrasos.

Além do *bird strike*, que é bastante comum, outros fatores também podem ocasionar atrasos e cancelamentos em massa. Um bom exemplo disso é a cidade de São Paulo, onde diversas vezes ao ano os aeroportos são fechados temporariamente devido às más condições climáticas. Para os aeroportos de Congonhas e Guarulhos isso tem um peso muito grande, já que possuem grande número de pousos e decolagens a cada hora. Um fechamento de 30 min, já é capaz de trazer muitos prejuízos em relação a pontualidade, cancelamentos, desvios ou retornos aos aeroportos de origem. Isso afeta o país inteiro, porque o “efeito dominó” recai sobre todos os voos e aeroportos.

Também há de se falar sobre questões menos comuns, mas existentes, que são questões aeroportuárias, nesse estudo, citarei dois casos nos quais tiveram desfechos completamente diferentes, primeiramente: Em 20 de dezembro de 2018, a presença de drones no Aeroporto Gatwick (Londres/Reino Unido) fez com que o aeroporto fosse fechado por mais de 24 horas. Nenhuma aeronave poderia pousar ou decolar devido ao eminente risco de acidentes. Milhares de passageiros tiveram seus voos atrasados e cancelados, o que trouxe um grande prejuízo. Ao citar a situação

em um evento sobre a indústria aérea realizado pela ²ALTA (Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo) 2019, o CEO da Latam Brasil citou que as empresas locais não receberam sequer 1 processo em decorrência do episódio e isso se faz notar que há de fato uma outra mentalidade na Inglaterra em relação a judicialização e também o cumprimento da Convenção de Montreal acerca do tema.

Segundamente cito uma ocorrência em solo brasileiro, que por surpreendente coincidência, se deu no mesmo dia e ano, mas com uma razão um pouco diferente: Um Boeing 777, que efetuava a rota São Paulo – Londres, da companhia aérea Latam Brasil precisou fazer um pouso de emergência no Aeroporto de Confins (Belo Horizonte/MG) devido à graves falhas técnicas na aeronave que impediam a continuidade do voo.

Em vista a situação delicada, o pouso foi um pouco traumático, os dois trens de pouso e 8 dos 12 pneus foram danificados as no ato. O avião ficou completamente imóvel na pista por mais de 12 horas. Ressalta-se que a pista de 3.000 metros é a única do aeroporto, além de uma pequena auxiliar. Cerca de 200 voos foram afetados no citado dia e a situação só começou a se resolver quando uma aeronave menor modelo ATR de uma de suas congêneres conseguiu pousar na pista auxiliar trazendo equipamentos e novos pneus para que o avião pudesse ao menos ser movido da pista de pouso e decolagem.

De acordo com o portal R7, após o fato, uma ação foi movida por 3 passageiros de sua concorrente Azul, na 4ª Unidade Jurisdicional Cível de Belo Horizonte, a mesma foi acionada devido a situação em questão, onde ocorreu atrasos de voos de diversas empresas devido ao incidente, que por fim teve desfecho com o pagamento de indenização por parte da Latam aos passageiros da congênera.

Outra situação bastante comum são processos decorrentes de perda/extravio de bagagens. O art. 17 da Convenção de Montreal, promulgada no país em 1999, presente no Decreto nº 5.910/06, prevê que o transportador é responsável pelo dano causado em caso de destruição, perda ou avaria da bagagem registrada pelo passageiro ao embarcar, em casos ocorridos a bordo da aeronave ou durante

² Fórum ALTA – 2019 – Debate entre CEO's das companhias aéreas brasileiras

qualquer período em que a bagagem registrada se encontre sob a custódia da companhia aérea.

Nota-se que em momento algum é explicitado algo relacionado aos danos morais, porém, no Brasil, na grande maioria das ações, além da justa indenização por danos materiais, os danos de natureza moral também são inclusos e as empresas são condenadas a arcar com esses custos, tampouco se leva em consideração a Convenção supracitada, assunto que será abordado mais para frente nesse estudo.

Tais situações evidenciam algumas de muitas razões fáticas que constituem os dados ocasionais em relação às ações ante empresas aéreas, por muitas vezes que seriam facilmente resolvidas de forma administrativa e/ou extrajudicial.

3. O ESTUDO E COMPREENSÃO DAS RAZÕES DO EXCESSO DE JUDICIALIZAÇÃO ENVOLVENDO COMPANHIAS AÉREAS

Como observado no capítulo anterior, há alguns fatores principais que objetivam ações judiciais, entre eles: extravio/perda de bagagens, atrasos e cancelamentos de voos.

Extravio/perda de bagagens realmente é, infelizmente, um erro ainda muito comum entre as empresas aéreas e muito provavelmente é relacionado à quantidade de passageiros e cargas transportados por dia. Nesse quesito ainda há bastante o que se melhorar.

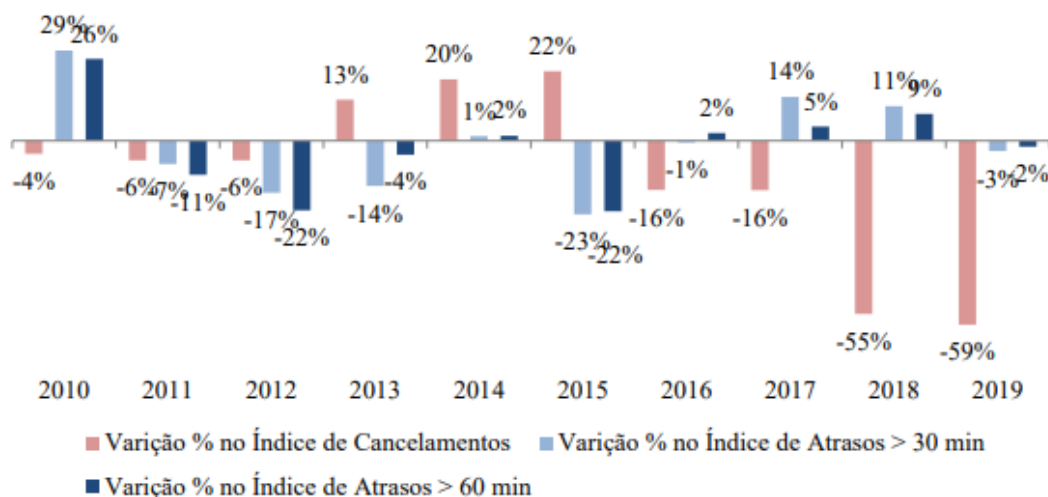
Já os atrasos e cancelamentos são relacionados a diversos fatores, muitos deles externos como já antes mencionados, como por exemplo as questões climáticas, aeroportuárias, congestionamento no ar e/ou na pista de pouso e entre outros, que por vezes são inevitáveis e também questões técnicas, mecânicas e administrativas. São situações muito específicas de cada caso.

Ainda que esses fatores sejam relevantes, presentes no cotidiano e que sejam motivos para ações judiciais, o ano de 2019 demonstrou uma forte queda desses percentuais em relação aos últimos anos, conforme mostra o ³gráfico disponibilizado

³ Anuário do Transporte Aéreo – ANAC – 2019, pág 88.

pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em seu anuário do ano de 2019:

Figura 5.6: Variação dos Percentuais de Atrasos e Cancelamentos com relação ao ano anterior – mercado doméstico, 2010 a 2019



Observa-se que em relação ao ano anterior, 2019 teve uma queda de mais 4%, o que evidencia uma melhora na qualidade dos serviços das companhias e também dos aeroportos de todo o Brasil. É importante frisar que 2019 foi um ano de forte crescimento e desenvolvimento das empresas aéreas nacionais, exceto a empresa Avianca Brasil que acabou falindo em meados do citado ano.

Todas receberam mais aeronaves, adicionaram mais destinos e voos em suas escalas, o que poderia infelizmente ocasionar atrasos e cancelamentos caso houvesse desorganização por partes delas, mas ocorreu justamente o contrário, portanto houve uma melhora significativa.

Já outro fator extremamente presente e já mencionado neste trabalho, o “*bird strike*” ou colisão entre pássaros e aeronaves, é um dos principais ocasionadores de atrasos e não há o que se fazer para evitar, sendo algo 100% relacionado à natureza e pode danificar os aviões em grau leve, moderado ou grave. Dependendo de como for o mesmo poderá passar horas ou até semanas em manutenção, como já explicado.

Quando uma aeronave entra no centro de manutenção, ocorre todo um remanejamento na frota das empresas. Se for planejado, como é o caso das periódicas, as quais todas as aeronaves passam, é mais simples, porque tudo é previsto e organizado. Mas quando ocorrem fatores alheios, por diversas razões que

levam os “pássaros de metal” aos mecânicos, é mais complexo. Ainda mais se acontece com várias em um curto espaço de tempo, toda a logística acaba por “água a baixo”.

O fato é que a grande maioria dos passageiros das empresas aéreas desconhecem essas questões mencionadas e tampouco têm obrigação de saber. O que os clientes esperam das empresas é apenas embarcar no horário previsto e chegar em seu destino em segurança. Nunca se espera que ocorram imprevistos e quando eles acontecem, a judicialização é vista como a solução mais fácil, independente do motivo.

Talvez, muito disso venha por falta de comunicação de ambas as partes e de informação por parte das prestadoras de serviço. Quando um voo atrasa ou é cancelado, o passageiro não busca entender a razão daquilo ter acontecido e sim deseja a resolução da questão o mais rápido possível. Por vezes, com a comunicação frustrada e a pressa do dia a dia já levam quase que imediato o ingresso de ações na Justiça, sem nenhuma tentativa administrativa e/ou extrajudicial, ainda mais com a facilidade vendida por startups especializadas nisso.

Com isso, mostra-se necessário que haja uma maior publicidade e diálogo entre as partes. É interessante que haja por parte da ANAC, agência reguladora e também bastante envolvida naturalmente nessas questões e da ABEAR, associação que representa as empresas aéreas no Brasil. Uma divulgação de fatores facilita o entendimento e conseqüentemente poderá melhorar a relação entre os consumidores e as empresas.

4. A DIFERENCIAÇÃO DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA EM RELAÇÃO À AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL E A APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO DE MONTREAL NO PAÍS

Como já mencionado, a aviação civil é extremamente padronizada no mundo todo, principalmente por questões de segurança. A língua oficial é o inglês, isso se dá desde os manuais dos aviões até os tripulantes. Obrigatoriamente todos devem falar e entender bem a língua inglesa.

Infelizmente a legislação não segue esse mesmo padrão, no caso a brasileira. Nos Estados Unidos, nos países europeus e em muitos outros há uma efetiva padronização quanto às regras aeronáuticas e legislações, diferente do que se ocorre por aqui, pois o Brasil atua com enorme discrepância em relação às leis, sendo elas trabalhistas, cíveis e criminais, isso se torna ainda maior quando se fala em relação ao mercado aeronáutico.

Quando se trata do tema aviação civil, há uma linha do tempo em questões de tratados internacionais, inicia-se com a promulgação do Decreto de nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago em 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, na data de 29 de maio de 1945.

Posteriormente, ocorreram diversas emendas, de fato um aprimoramento ao Decreto de nº 21.713/46, tais quais: Montreal, 1947 (Dec. 27.649/49); Montreal, 1954 (Dec. 51.424/62); Montreal, 1954 (Dec. 51.425/62); Montreal, 1961 (Dec. 64.990/69); Roma, 1962 (Dec. 80.487/77); Nova York, 1971 (Dec. 73.002/73); Viena, 1971 (Dec. 80.486/77); Montreal, 1974 (Dec. 85.705/81).

Já no ano 1964, em 24 de agosto, foi promulgado em Decreto nº 54.203, o qual determina a observância, no Brasil, das Normas e Recomendações constantes do novo texto do Anexo 9 à Convenção da Aviação Civil Internacional (5ª edição), que dispõe sobre a facilitação do transporte aéreo.

Por fim, a linha do tempo finaliza-se com o importante e atual tratado o qual o país é signatário: a Convenção de Montreal (Dec. 5.910, de 27 de setembro de 2006) desde 1999 e tendo aprovado a mesma por meio de Decreto em 2006. Esta estabelece a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional e em tese deveria seguir a mesma.

Primeiramente há de se reconhecer o quanto à essa última Convenção foi bem-feita e escrita, facilmente adequando-se a todos os países participantes na época. Com mais de 22 anos de idade, 57 artigos e continua sendo atual e referência mundialmente.

No caso do Brasil, o que impede a sua plena aplicação é o fato de existir conflito entre ela e o Código do Consumidor essencialmente em tese às indenizações. Isso já foi fruto de muitos debates jurídicos e recursos, algumas vezes pendidos ao lado do CDC e por outras da Convenção de Montreal, discute-se principalmente qual prevalece. Um exemplo disso é o RE 636.331/RJ, Rel. Ministro Gilmar Mendes, Plenário, j. 25-5-2017, DJe 13-11-2017, o qual foi provido em favor da recorrente, a companhia aérea Air France (SOCIÉTÉ AIR FRANCE) e em consequência ao tratado internacional.

Na decisão, o relator explicita um ponto bastante importante:

“[...] entendo que, no caso, devem prevalecer os acordos internacionais, especialmente a Convenção de Varsóvia, em relação ao disposto sobre o Código de Defesa do Consumidor, pelas razões que passo a expor. Ao que me parece, a solução dessa controvérsia passa pela consideração de, pelo menos, três aspectos: ⁴(1) o possível conflito entre o princípio constitucional que impõe a defesa do consumidor e a regra do art. 178 da Constituição Federal; (2) a superação da aparente antinomia entre a regra do art. 14 da Lei 8.078/90 e as regras dos arts. 22 da Convenção de Varsóvia e da Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional; e (3) o alcance das referidas normas internacionais, no que se refere à natureza jurídica do contrato e do dano causado”. (RE 636.331/RJ, Rel. Ministro Gilmar Mendes, Plenário, j. 25-5-2017, DJe 13-11-2017 – pág 12)

Com isso, pode observar que no supracitado recurso, no entendimento do Relator, Ministro Gilmar Mendes, prevaleceria a Convenção de Varsóvia (No caso a de Montreal, que se trata de uma “atualização” da primeira), em vista ao art. 178 da CF, do art. 22 da mencionada Convenção e especificações dos danos.

Já o REsp 673.048/RS, Rel. Ministro Marco Aurélio Bellizze, 3ª T., j. 8-5-2018, DJe 18-5-2018, o Relator deu prevalência ao Código do Consumidor e consequentemente à autora da ação.

Em observância ao relatado, nota-se que a questão continua sendo debatida e entendimentos divergentes acerca do tema continuam a ocorrer. Diferentes decisões e diferentes pleiteios, com isso resta uma tamanha insegurança jurídica.

⁴ RE 636.331/RJ, Rel. Ministro Gilmar Mendes, Plenário, j. 25-5-2017, DJe 13-11-2017

Isso causa bastante temor no mercado aéreo, principalmente nas empresas internacionais atuantes no Brasil, pois observam outra realidade em relação aos seus países de origem e em outros que também são seus destinos. Também não é diferente para as companhias brasileiras e seus advogados.

A Constituição Federal é clara em seu art. 178, onde a mesma explicita que em vista ao princípio da reciprocidade, quanto à ordenação do transporte internacional, deve-se observar os acordos firmados pela União, ou seja, entende-se a prevalência da Convenção de Montreal, pelo menos na maioria dos casos.

Sendo a Constituição Federal, o principal pilar do ordenamento jurídico brasileiro, que possui o modelo civil law (lei é a fonte imediata de direito) e a mesma reconhece a importância dos acordos internacionais em relação ao transporte internacional, deveria ser levado em prevalência.

A relativização da Convenção de Montreal pode estar relacionada ao fato do Código do Consumidor não estabelecer parâmetros quanto às indenizações, essencialmente quanto ao dano moral que é completamente subjetivo, portanto fica à mercê do entendimento do juízo. Já a Convenção de Montreal estipula uma certa limitação quanto a esse poder de decisão jurisdicional quanto ao entendimento sobre as especificações dos danos.

Durante um Webnário acerca do excesso de judicialização envolvendo o setor aéreo promovido pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ), em maio de 2021, a advogada Valéria Curi, da Associação Latino-Americana do Transporte Aéreo (IATA) explicitou muito bem o fato de que se ocorre uma banalização quanto à aplicação de danos morais:

“[...] ⁵em 60% a 70% dos casos ainda há banalização da aplicação de danos morais, o que nos leva à constatação de existência de valores aleatórios. Eles não têm relação com o preço do bilhete aéreo, com o fato de o serviço ter sido provavelmente prestado ou qualquer outro elemento a não ser a experiência do magistrado e, como todo o meu respeito à magistratura, a vontade de dar um caráter punitivo ou não compensatório pela conduta do transportador aéreo, o que é vedado pelo Artigo 29 da Convenção de Montreal”. (Curi, Valéria – Webnário: “Setor Aéreo Brasileiro: Caminhos para a Redução da Litigiosidade” – 2021)

⁵ Webnário – CNJ – Excesso de judicialização envolvendo o setor aéreo, 2021.

Porém, o fato é que com essa dicotomia, entre Código do Consumidor e Convenção de Montreal, resta, como já afirmado, uma grande insegurança jurídica, o que atrapalha o país de diversas formas, essencialmente quando se pensa no desenvolvimento e aprimoramento do mercado aéreo. O Congresso Nacional aprovou a lei 13.842/19 que autoriza 100% do capital estrangeiro em empresas aéreas, antes da lei o limite era 20%. Uma grande conquista para o mercado aéreo, mas com um lento andamento, já que um dos fatores que traz receio em possíveis investidores é o evidente excesso de judicialização no Brasil somado a insegurança jurídica brasileira acerca do tema.

Confirma-se tal questão: segundo a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), no ano de 2019, as empresas aéreas internacionais tinham 95% de seus litígios provenientes do Brasil. Já o Conselho Nacional de Justiça (CNJ) explicitou que o país é recordista em processos contra companhias aéreas, pois a chance de uma companhia aérea ser processada aqui é cinco mil vezes maior do que nos Estados Unidos. O fato é que são números alarmantes e assustadores e que evidenciam claramente um grande excesso de demandas judiciais que causam um grande impacto no setor e receio em companhias estrangeiras.

Com isso, é notável a necessidade de que haja mudanças e soluções para tais fatores e para que o mercado aéreo possa fluir, com uma melhor relação entre as companhias aéreas e seus passageiros.

5. POSSÍVEIS ESTRATÉGIAS PARA QUE SE POSSA CHEGAR EM SOLUÇÕES PARA FINDAR O EXCESSO DE JUDICIALIZAÇÃO NO BRASIL E OS IMPACTOS NO SETOR AÉREO

Como observado no decorrer do presente trabalho, o excesso de judicialização é um grave problema no país, apesar de pouco comentado. Seus impactos são grandes e praticamente enraizados no setor aéreo, por tanto é necessário hajam soluções para dirimir tais fatos e com isso, estratégias devem ser tomadas por várias partes.

Há de se notar que são vários fatores que compõe o problema, alguns deles fogem do controle das partes envolvidas, outros não, mas parte-se do princípio que as estratégias poderão abranger o problema como um todo.

Como já comentado, a comunicação entre companhias aéreas e seus clientes ainda é um pouco limitada em vários assuntos. No mundo tecnológico e moderno em que vivemos, as redes sociais são ótimas ferramentas e possuem um alcance gigantesco em todo o mundo, elas podem ser uma ótima ponte entre as companhias aéreas e seus clientes, tornando tudo mais humanizado e simples.

Poderiam usar desse espaço em plataformas digitais para promover importantes informações e ao mesmo tempo se conectarem com seus passageiros, podendo abordar temas importantes da aviação civil, além de ser benéfico ao marketing das empresas.

Por exemplo: Poderiam abordar de forma leve, lúdica e interativa, por vídeos, publicações, artigos e entre outros, fatores que muitas vezes são completamente desconhecidos por seus consumidores e que são muito interessantes, como: bird strike (o que é e o que ocasiona), promover a apresentação de suas frotas e tipos de aeronaves, questões logísticas e técnicas de modo informal, explicar questões meteorológicas, enquadrando também as turbulências e o fato delas não oferecerem nenhum risco ao avião e aos clientes (muitas pessoas possuem medo de voar por conta disso), mostrar como o avião é o meio de transporte mais seguro do mundo e entre muitos outros assuntos.

Há de se reconhecer que a aviação é fascinante para o ser humano e as empresas apresentando de forma mais incisiva e transparente esse universo seria extremamente benéfico e interessante para ambas as partes.

Isso também perfeitamente se estende à ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), ABEAR (Associação Brasileira das Empresas Aéreas) e à IATA (International Air Transport Association), caso possuam interesse.

Ao promoverem informações, conseqüentemente levarão o entendimento e emergirão seus clientes no universo aéreo, além de firmarem um elo com seus

passageiros, passando confiança e segurança. Com isso, os consumidores passarão a ter uma relação mais estreita com as empresas, saindo de algo muito genérico.

Além disso, é importante fortalecerem seus Serviços de Atendimento ao Cliente (SAC), suas ouvidorias, efetuando treinamentos, cursos de conciliação e comunicação não agressiva aos funcionários das companhias que trabalham em áreas específicas, como as administrativas e também nos guichês dos aeroportos, para que possam se sentir seguros e tranquilos para lidar e acolher diversos tipos de situações e pessoas, tornando mais práticas e acessíveis as tratativas de forma administrativa e conseqüentemente soluções extrajudiciais, diminuindo, portanto, a busca excessiva ao Poder Judiciário.

Em 2021, o Conselho Nacional de Justiça, como já mencionado, praticou uma excelente medida ao promover um Webnário especialmente para debater o tema e buscar soluções para dirimir a questão. Para o Conselho, a saída seria priorizar as soluções alternativas e consensuais. Com isso, tomou a iniciativa de criar e lançar uma “Cartilha Digital do Transporte Aéreo”, contendo informações sobre direitos e deveres relacionados aos consumidores e empresas aéreas. Sendo, portanto, uma ótima iniciativa que também poderá trazer frutos.

Além disso, no caso de lides que ainda sim seguirem ao Poder Judiciário, essencialmente em Juizados Especiais, poderia se fazer um esforço maior nas negociações durante audiências de conciliação e mediação nos CEJUSCs, para que se ocorram as melhores formas de acordo, que sejam benéficos para ambas as partes, de forma mais humanizada e rápida.

Já os casos onde não houver acordo, por parte dos Magistrados poderia haver uma maior atenção e consideração pela Convenção de Montreal, como é devidamente previsto na Constituição Federal, em seu art. 178, já que em suma o entendimento cabe a cada um deles.

Isso não quer dizer que os consumidores tenham que ter efetivamente seus direitos feridos, muito longe disso ou tampouco que o CDC tenha que deixado de lado, não é isso, mas que haja uma plena compreensão e balanceamento de fatores, ainda mais quando desrespeita ao dano moral, que é subjetivo. Dessa forma,

analisando cada caso de maneira específica, para que assim não haja enormes discrepâncias.

Com a adoção de tais medidas estratégicas, conseqüentemente avançando em soluções, poderia dirimir significativamente o excesso de judicialização no Brasil e o impacto causado no setor aéreo.

CONCLUSÃO

Nota-se, com a abordagem realizada no presente trabalho que apesar do Brasil possuir um alto grau de excelência em sua aviação civil em parâmetros de segurança, qualidade e pontualidade, o país sofre com a grave questão do excesso de judicialização envolvendo o setor aéreo, que o impacta e o prejudica bastante, bem como também o Poder Judiciário com seu “afogamento” devido a esse enorme número de processos.

Nesse artigo, no decorrer dos quatro capítulos, apresentou-se os objetivos específicos, que consistem em 4 pontos: i) trazer demonstrações sobre impacto causado no setor aéreo e conseqüentemente ao próprio consumidor; ii) analisar as razões da questão ser tão recorrente; iii) observar a diferença entre legislações no Brasil e internacionalmente acerca da aviação civil e analisar a aplicação da Convenção de Montreal no país e por fim, iv)lançar estratégias que possam ser tomadas e trazer ao debate possíveis soluções com o intuito de dirimir tais questões, objetivando principalmente chegar ao conhecimento dos consumidores.

Em vista a isso, foi utilizado o método dedutivo e de observação-não participante, analisando o ano de 2019 como parâmetro, demonstrando com dados e considerações fáticas como a grande demanda judicial contra o setor aéreo causa um grande impacto em diversos aspectos do mesmo.

Como técnica de pesquisa utilizou-se de pesquisas bibliográficas, dados, considerações fáticas e legislações, como a Convenção de Montreal, estando todas elas explicitadas nas referências ao final desse estudo.

Os 4 (quatro) capítulos foram elencados em: i) Análise de dados e fatos sobre demandas judiciais em relação às empresas aéreas no Brasil; ii) O estudo e compreensão das razões do excesso de judicialização envolvendo companhias aéreas; iii) Abordagem da diferenciação da legislação brasileira em relação à aviação civil internacional e Observação sobre a aplicação da Convenção de Montreal no país e por fim, iv) Lançamento de estratégias a serem tomadas por todas as parte envolvidas na questão para que assim se chegue à possíveis soluções sobre o impasse.

Por fim, espera-se que com a solução do problema, seja proporcionado ao setor aéreo o devido crescimento e desenvolvimento, empresas aéreas saudáveis, clientes felizes, satisfeitos e em plena harmonia.

REFERÊNCIAS

ABEAR. Abear e associadas discutem judicialização no setor aéreo em evento em São Paulo. 2019. Disponível em: <https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/abear-e-associadas-discutem-judicializacao-no-setor-aereo-em-evento-em-sao-paulo>. Acesso em: 30/03/2022.

AEROIN. Não é porque deu tudo errado no voo que a empresa aérea tem culpa, analisam advogados. 2022. Disponível em: <https://aeroin.net/nao-e-porque-deu-tudo-errado-no-voos-que-a-empresa-aerea-tem-culpa-analisam-advogados/>. Acesso em: 17/03/2022.

AEROIN. Número de ações judiciais contra empresas aéreas no Brasil chega a ser 5x maior que nos EUA. 2021. Disponível em: <https://aeroin.net/numero-de-acoes-judicias-contra-empresas-aereas-no-brasil-chega-a-ser-5x-maior-que-nos-eua/>. Acesso em: 17/03/2022

Air Law Brasil. Entrevista. Aspectos da judicialização no setor aéreo antes e depois do COVID-19, com Guilherme Amaral (sócio responsável pela área de Direito Aeronáutico do ASBZ advogados). 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=2eY1etgOlfI>
Acesso em: 22 ago. 2021.

ANAC. Anuário do Transporte Aéreo. 2019. Disponível em: [file:///C:/Users/usuario/Downloads/Anuario_do_Transporte_Aereo_2019___Graficos_e_Tabelas%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/usuario/Downloads/Anuario_do_Transporte_Aereo_2019___Graficos_e_Tabelas%20(1).pdf)
Acesso em: 19 out. 2021.

ANTÔNIO Freitas, Gabriel. O efeito das políticas extrajudiciais no âmbito do tjdft para mitigação da judicialização. 2018. Disponível em: <https://repositorio.idp.edu.br/bitstream/123456789/2719/1/GABRIEL%20ANTONIO%20FREITAS.pdf>
Acesso em: 20 set. 2021.

BERNARDI e Schnapp Advogados. Aviation in Brazil: IATA addresses obstacles faced in the judicialization process. 2020. Disponível em: <https://eg.beslaw.com.br/2020/03/19/aviation-in-brazil-iata-addresses-obstacles-faced-in-the-judicialization-process/>
Acesso em: 16 set. 2021.

BTG Pactual. Entrevista. Setor aéreo: como será pós-covid? Com CEOs da LATAM, Azul e Gol. 2020. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=R_AAnMa369s&t=1880s Acesso em: 14 out. 2021.

CARODOSO, Marcel. Iata defende a aplicação da Convenção de Montreal no Brasil. Revista Aeromagazine. 2021. Disponível em: https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/iata-defende-aplicacao-da-convencao-de-montreal-no-brasil_6764.html. Acesso em: 22 jun. 2021.

CNJ. Cartilha do CNJ informa direitos e deveres de passageiros de empresas aéreas. 2021. Disponível em:

<https://www.cnj.jus.br/cartilha-do-cnj-informa-direitos-e-deveres-de-passageiros-para-conter-alta-de-processos-contra-cias-aereas/>. Acesso em: 15 out. 2021.

CNJ. Respeito a decisões pacificadas reduzirá litígios no setor aéreo. 2021. Disponível em:<https://www.cnj.jus.br/respeito-a-decisoes-pacificadas-reduzira-litigios-no-setor-aereo/>. Acesso em: 17 ago. 2021.

CNJ. Solução alternativa de conflitos é saída para reduzir a judicialização no setor aéreo. 2021. Disponível em:

<https://www.cnj.jus.br/solucao-alternativa-de-conflitos-e-saida-para-reduzir-a-judicializacao-no-setor-aereo/>. Acesso em: 14 out. 2021.

CNJ. Webinar “O Setor Aéreo Brasileiro: Caminhos para a Redução da Litigiosidade”. 2021. Disponível em:

<https://www.cnj.jus.br/agendas/webinario-o-setor-aereo-brasileiro-caminhos-para-a-reducao-da-litigiosidade/><https://www.youtube.com/watch?v=k5uPcLxU3D4&t=985s>. Acesso em: 23 ago. 2021.

CNN Líderes. Entrevistas John Rodgerson, presidente da Azul. 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=gKZujl6e0Sc>. Acesso em: 27 jun. 2021.

CONSTANTINO, Henrique. Desejo de GOL. Porto Alegre, 2021.

DISCURSO na tribuna da Câmara dos Deputados. Dep. Marcel Van Hattem (Novo/RS). SETOR AÉREO BRASILEIRO TEM DE ACOMPANHAR AS PRÁTICAS DA AVIAÇÃO INTERNACIONAL. 2020. Disponível em:

<https://www.youtube.com/watch?v=rcGhWtffwIQ>. Acesso em: 20 jun. 2021.

ESTADÃO. Startups fazem disparar o número de ações na justiça contra empresas aéreas. 2019. Disponível em:<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,startups-fazem-disparar-o-numero-de-acoes-na-justica-contra-companhias-aereas,70003072551>. Acesso em 16 nov. 2021.

ESTADÃO. Mercado aéreo doméstico brasileiro tem potencial para ser o 3º do mundo, diz diretor da IATA. 2022. Disponível em:

<https://economia.estadao.com.br/noticias/negocios,mercado-domestico-brasileiro-tem-potencial-para-ser-o-3-do-mundo-diz-diretor-iata,70003961143>. Acesso em: 17 de mar. 2022.

FENELON Advogados. Assista ao debate: Impacto da COVID-19 para o Transporte Aéreo no Brasil. 2020. Disponível em:

<https://www.fenelon.law/amp/assista-ao-debate-covid-19-e-a-judicializacao-no-setor-de-transporte-aereo>. Acesso em: 06 set. 2021

FREITAS Silveira, Ricardo. ANÁLISE PREDITIVA SOBRE O CONSUMIDOR LITIGANTE, 2020. Disponível em:

[https://repositorio.idp.edu.br/bitstream/123456789/2976/1/Dissertação_%20%20RIC ARDO%20FREITAS%20SILVEIRA%20_MESTRADO%20EM%20DIREITO_2020.pdf](https://repositorio.idp.edu.br/bitstream/123456789/2976/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20de%20Mestrado%20em%20Direito%202020.pdf)
f. Acesso em: 08 out. 2021.

IATA. Entenda a importância do Transporte Aéreo no Brasil. Revista: Aero Latin News. 2018. Disponível em:
<https://aerolatinnews.com/brasil/entenda-a-importancia-do-transporte-aereo-no-brasil/>. Acesso em: 13 jun.2021.

IATA. THE IMPORTANCE OF AIR TRANSPORT TO BRAZIL. 2019. Disponível em:
<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/brazil--value-of-aviation/>. Acesso em: 21 set. 2021.

JÚNIOR, Robson Tadeu de Castro Maciel. O conflito entre a Convenção de Montreal e o Código de Defesa do Consumidor e a interpretação do Poder Judiciário brasileiro. 2017. Disponível em:
<http://publicadireito.com.br/artigos/?cod=08a83ab0d6cfa10c#:~:text=A%20Conven%C3%A7%C3%A3o%20de%20Montreal%20foi,n.%C2%BA%205.910%2F2006>.
Acesso em: 19 out. 2021.

LAPLANE, Gabriela. Os desafios da regulação do setor de transporte aéreo de passageiros no Brasil. 2005, 109 f. Dissertação de Mestrado (Faculdade de Ciências e Letras) – Universidade Estadual Paulista – UNESP Araraquara. Disponível em:
<https://agendapos.fclar.unesp.br/agenda-pos/economia/24.pdf>
Acesso em: 20 abr. 2021.

LEE Brock Camargo Advogados. Descumprimento na aplicação da lei sobre o dano moral no setor aéreo. 2021. Disponível em:
<https://lbca.com.br/descumprimento-na-aplicacao-da-lei-sobre-dano-moral-no-setor-aereo-seguranca-juridica/>. Acesso em: 29 mai. 2021.

LEE Brock Camargo Advogados. E-book – Direito Aeronáutico. 2021. Disponível em:
https://d335luupugsy2.cloudfront.net/cms/files/92859/1610739133eBook_-_Direito_Aeronautico.pdf. Acesso em: 26 abr. 2021.

MENEZES, Pedro. Iata: Convenção de Montreal é essencial para a democratização do setor aéreo no Brasil. 2021. Disponível em:
<https://www.mercadoeventos.com.br/noticias/aviacao/iata-convencao-de-montreal-e-essencial-para-a-democratizacao-do-setor-aereo-no-brasil/>. Acesso em: 23 set. 2021.

MENEZES, Pedro. 98,5% das ações cíveis no mundo contra empresas aéreas tramitam no Brasil. Revista Aeromagazine. 2021. Disponível em:
<https://www.mercadoeventos.com.br/noticias/aviacao/985-das-acoes-civeis-no-mundo-contras-empresas-aereas-tramitam-no-brasil/>. Acesso em: 17 out 2021.

OAB. Especialistas debatem mudanças no setor aéreo com a desregulamentação. 2019. Disponível em:
<https://www.oab.org.br/noticia/57313/especialistas-debatem-mudancas-no-setor-aereo-com-a->

desregulamentacao?argumentoPesquisa=Judicialização%20setor%20aereo. Acesso em: 06 jun. 2021.

SHOW Business. Entrevista. JEROME CADIER - CEO da Latam Airlines Brasil. 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=ApMsFWy0pYY>. Acesso em: 12 out. 2021.

SHOW Business. Entrevista. John Rodgerson, da Azul. 2019. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bu2o4eVBBO8>. Acesso em: 19 set. 2021.

SHOW Business. Entrevista. PAULO KAKINOFF - Presidente da Gol Linhas Aéreas. 2019. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=t4yPO0lbe3Q>. Acesso em: 03 set. 2021.

SINTONI, Gerson. A indústria do atraso. Revista Flap. 2020. Disponível em: http://www.revistaflap.com.br/web/_FILES/upload/29042020-153820-materia_judi.pdf. Acesso em: 20 abr. 2021.

STJ. Setor aéreo brasileiro é fundamental para a recuperação econômica no pós-pandemia, diz presidente do STJ. 2021. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/25052021-Setor-aereo-brasileiro-e-fundamental-para-a-recuperacao-economica-no-pos-pandemia--diz-presidente-do-STJ.aspx>. Acesso em: 30 ago. 2021.

TORRES, V. S.; BERGAMINI, W. T.; CELLA, D. Análise dos principais custos operacionais das companhias aéreas como estratégia para viabilizar uma empresa low cost no brasil. Revista interface tecnológica, 2020. Disponível em: <file:///C:/Users/usuario/Downloads/937Arquivo%20do%20artigo%20em%20formato%20DOCX-4226-1-10-20210326.pdf>. Acesso em: 19 set. 2021.