



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

HENRIQUE SALDANHA LIMA

RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL E OS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS: um estudo comparativo entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica à luz dos Acidentes GOL 1907 e TAM 3054

BRASÍLIA

2024

HENRIQUE SALDANHA LIMA

RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL E OS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS: um estudo comparativo entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica à luz dos Acidentes GOL 1907 e TAM 3054

Monografia apresentada 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: Professora Viviane da Silva Bernardes

Brasília

2024

HENRIQUE SALDANHA LIMA

RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL E OS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS: um estudo comparativo entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica à luz dos Acidentes GOL 1907 e TAM 3054

Monografia apresentada 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: Professora Viviane da Silva Bernardes

Brasília, 2024

BANCA AVALIADORA

Professor(a) Orientador(a)

Professor(a) Avaliador(a)

RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL E OS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS: um estudo comparativo entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica à luz dos Acidentes GOL 1907 e TAM 3054

HENRIQUE SALDANHA LIMA

Resumo: A aviação civil faz parte da realidade de grande parte da sociedade atual, e dessa forma, o avanço tecnológico é notório, porém faz parte da história, trágicos esporádicos e memoráveis acidentes. Diante disso, o litígio nas ações de indenização efetivamente ocorrem, e por esse motivo há de se estudar a efetividade da lei e como o Código de Defesa do Consumidor, a Lei nº 8078/1990, efetivou os princípios constitucionais, e em embate epistemológico com o Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986, quanto a natureza jurídica da indenização e a legislação que há de ser aplicada. Consoante a isso, o estudo e análise dos acidentes ocorridos no período do “caos aéreo”, o GOL 1907 que se chocou no ar com um jatinho da Embraer e o TAM 3054, o voo que ao se aproximar de Congonhas no estado de São Paulo, não conseguiu frear e colidiu com o prédio de cargas.

Palavras-chave: Responsabilidade Civil; Relação de Consumo; Constituição Federal; Código de Defesa do Consumidor; Código Brasileiro de Aeronáutica; Aviação Civil; “CENIPA”; Acidente aéreo.

Abstract: Civil aviation is part of the reality of a large part of today's society, therefore, technological advancement is notable, but it is part of history, sporadic tragic and memorable accidents. Given this, litigation in compensation actions effectively occurs, and for this reason it is necessary to study the effectiveness of the law and how the Consumer Protection Code, Law No. 8078/1990, implemented constitutional principles, and in an epistemological clash with the Brazilian Aeronautics Code, Law No. 7.565/1986, regarding the legal nature of the compensation and the legislation that must be applied. In line with this, the study and analysis of the accidents that occurred during the period of "air chaos", the GOL 1907 which collided in the air with an Embraer jet and the TAM 3054, the flight which, when approaching Congonhas in the state of São Paulo, , was unable to brake and collided with the cargo building.

Keywords: Civil Liability; Consumer Relations; Federal Constitution; Consumer Protection Code; Brazilian Aeronautical Code; Civil Aviation; "CENIPA"; Air crash.

SUMÁRIO:

1. INTRODUÇÃO.....	7
2. DA RELAÇÃO DE CONSUMO.....	8
2.1. Conceito de consumidor.....	9
2.2. Conceito de fornecedor.....	10
2.3. Conceito de produto e serviço.....	12
2.4. Princípios.....	13
2.5. Dos direitos básicos do consumidor.....	15
3. DA RESPONSABILIDADE CIVIL.....	15
3.1. Conceito de responsabilidade civil.....	16
3.2. Requisitos.....	16
3.3. Espécies.....	16
4. DO CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA E SEU CONTEXTO HISTÓRICO.....	17
4.1. Da legislação específica.	18
4.2. Situação mais benéfica à companhia aérea e a prescrição para requerer em juízo.	19
5. DO FUNCIONAMENTO DO “CENIPA”.....	21
5.1. Dos relatórios finais dos acidentes e impossibilidade de atribuição de culpa por parte do CENIPA.....	22
6. CONFLITO ENTRE A LEGISLAÇÃO ESPECIAL E OS PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS.	23
7. ESTUDO DE CASOS.....	24
7.1. Contexto histórico.....	24
7.2. Do caos aéreo.....	25
7.3. Caso GOL 1907.....	26
7.4. Caso TAM 3054.....	31
8. CONCLUSÃO.....	36
9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	28

1. Introdução

A Constituição Federal, é a base para garantir o estado democrático de direito e limitar o poder do Estado frente ao particular, além disso, a Carta Magna prevê os direitos e garantias individuais dos indivíduos. Dessa forma, o ordenamento jurídico foi alterado com a promulgação da Constituição e seus princípios passaram a vincular as relações da Administração e o administrado e principalmente os vínculos entre os particulares. Seguindo essa linha de raciocínio, as relações consumeristas realçam esse caráter constitucional, a Constituição prevê os direitos do consumidor como direito fundamental, e delega à lei essa tutela, a Lei nº 8.078 de 11 de setembro de 1990, codifica e regula esse mérito.

Nesse contexto, é fato como as normas anteriores à vigência da Constituição, se por ventura, forem compatíveis com o texto constitucional e seus princípios, será recepcionada, ou seja, mantém a validade das normas infraconstitucionais anteriores, e como exemplo há o Código Brasileiro de Aeronáutica, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que fora recepcionado pela Constituição Cidadã, porém quando há choque entre dispositivos anteriores com as normas posteriores do texto constitucional, cabe ao Poder judiciário pacificar o entendimento, com objetivo fim um ordenamento jurídico pacificado e concreto. Consoante à isso, no âmbito da responsabilidade civil, fora bastante discutido no judiciário, circunstâncias inerentes à prestação de serviços de transporte aéreo e os trágicos acidentes no Brasil, tanto no âmbito prescricional, bem como a responsabilidade de ressarcimento das companhias aéreas aos familiares das vítimas.

Ademais, é fato como o transporte aéreo faz parte da realidade internacional e nacional, além de comportar um importante mercado financeiro para os operadores, o estudo perante a jurisprudência Brasileira e os fatos ocorridos na história da aviação civil é de suma importância para a plena aplicação dos direitos constitucionais, além de organizar o entendimento prezando eventos posteriores e efetivamente garantir o direito inerentes aos familiares e vítimas de acidentes aéreos, para que o litígio não se perdue por décadas, aumentando o sofrimento e “revisitando” a morte de um ente.

Em síntese, o presente estudo, evidencia o embate entre a legislação infraconstitucional e os princípios constitucionais perante o Código de Defesa do Consumidor, e a aplicação ao caso concreto, no que cerne os dois trágicos acidentes ocorridos no biênio de 2006-2007 no Brasil, o voo GOL 1907, que se chocou no ar com um jatinho, na serra do Cachimbo no Mato Grosso e o voo TAM 3054, que não conseguiu frear na pista do aeroporto de Congonhas, ultrapassando os limites e se chocando com o prédio de cargas da TAM Express do outro lado da Avenida Washington Luís, em ambos acidentes todos os ocupantes das aeronaves comerciais faleceram, bem como outras dívidas em solo.

2. Da relação de consumo.

O código de defesa do consumidor Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 tem competência para tutelar aquilo em que se norteia a relação jurídica de consumo, ou seja, para a devida incidência do dispositivo legal, a relação de consumo, certamente é o requisito primário do contexto fático, vale ressaltar a importância da vinculação entre os indivíduos para a concretização da relação de consumo e seus respectivos elementos.

Seguindo essa linha de raciocínio, a estrutura da relação jurídica de consumo terá três elementos de estrutura em uma visão mais ampla com o objetivo de identificar o instituto. Consoante a isso, haverá um sujeito ativo, o titular do direito e um sujeito passivo, que conseqüentemente terá o dever jurídico daquilo que será acordado, de forma a englobar, o fornecimento de produtos e a prestação de serviço, gerando um ônus e bônus, a doutrina explica o fenômeno de forma sumária.

“Na grande maioria das vezes, as partes são credoras e devedoras entre si, eis que prevalecem nas relações de consumo as hipóteses em que há proporcionalidade das prestações (sinalagma). Isso ocorre, por exemplo, na compra e venda de consumo e na prestação de serviços, principais situações negociais típicas de consumo.”(TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim A. p. 75. 2024).

Dessa forma, a ressalva da doutrina quanto ao segundo elemento pilar da relação de consumo é no contexto em que, o próprio código possibilita ao consumidor exigir a entrega da coisa, a realização de um serviço e a obrigação de fazer ou deixar de fazer naquilo em que fundamenta a relação jurídica no caso concreto, ou seja, aquilo que foi firmado. Seguindo essa linha de raciocínio, o terceiro elemento, condiz com a necessidade da prática de um fato, que por si só já altera o plano jurídico, e dentro do contexto consumerista esse fato é o negócio jurídico que preza pela vontade das partes nele incluído, e conseqüentemente seu cumprimento. Em síntese, o Código de Defesa do Consumidor, tem como principal objetivo nivelar as relações jurídicas entre os polos do contrato, esse é o principal fator de importância das relações consumeristas para a incidência da norma, visando a manutenção do direito, com o objetivo de atingir a igualdade material, prezando pela isonomia. (KHOURI, Paulo R. Roque A. 2020).

2.1. Conceito de consumidor.

O código de defesa do consumidor, já no segundo artigo classifica o consumidor como toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final, desse modo, consumidor é aquele que por meio do negócio jurídico no prisma consumerista, adquire alguma coisa ou utiliza-se de algum serviço prestado, sem a intenção de reintegrar esses bens e serviços à nova relação jurídica, consoante a isso é possível entender que o comerciante, com a intenção de revender aquele objeto da relação jurídica em regra não se enquadra como consumidor.

Por outro lado, há uma lacuna na Lei quanto à possibilidade de uma pessoa jurídica enquanto “consumidor” ser vulnerável perante à relação de consumo, e pela obscuridade na Lei, resta a doutrina e jurisprudência explicar essa questão. Seguindo essa linha de raciocínio, há divergência entre os doutrinadores, sendo dividido em maximalistas e finalistas, o entendimento maximalista compreende que poderá configurar como consumidor qualquer pessoa jurídica independentemente de que esse bem ou serviço adquirido, seja usado na finalidade da empresa ou na

cadeia produtiva, além de que, não é levado em consideração a condição financeira dessa pessoa jurídica, restando à interpretação literal do dispositivo legal. Contudo, o pensamento finalista, entende quanto a necessidade da análise prática e o estudo teleológico do conceito de “destinatário final”, havendo de se confirmar o fim da cadeia produtiva, portanto é possível aferir que os bens e serviços adquiridos por essa pessoa jurídica não estiverem relacionados com a atividade-fim dessa empresa, será compreendido a hipossuficiência garantida ao consumidor à esse pólo da relação jurídica. (KHOURI, Paulo R. Roque A. 2020).

Além do mais, existe a figura do consumidor por equiparação, que consiste em todo aquele que, mesmo não tendo uma relação direta, sofre as consequências de possíveis efeitos danosos decorrentes de defeito na prestação de serviço a terceiros, conceito fundamental, em que o próprio CDC traz para tutela daqueles que em um primeiro momento não participam da relação jurídica. A Jurisprudência sempre se debruça neste conceito de consumidor “*bystander*”, para explicar essa incidência da relação de consumo à terceiros, dessa forma, o Superior Tribunal de Justiça (STJ), julgou em fase de Recurso Especial, REsp 1281090/SP, um clássico exemplo do consumidor “*bystander*”, em que equiparou o indivíduo que teve sua casa destruída por destroços de um acidente aéreo, fixando tal entendimento, “As vítimas de acidentes aéreos localizadas em superfície são consumidores por equiparação (*bystanders*), devendo ser a elas estendidas as normas do Código de Defesa do Consumidor relativas a danos por fato do serviço (art. 17, CDC).”

2.2. Conceito de fornecedor.

Assim como no caso dos consumidores, o Código busca explicar, no seu terceiro artigo o conceito de fornecedor, “fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição, comercialização de produtos ou prestação de serviços”. Nesse contexto, é possível compreender o caráter amplo no que toca o fornecedor de produtos e em sentido estrito, o fornecedor prestador de serviços, além disso, o dispositivo “generaliza” a quantidade de pessoas que podem

compor a relação consumerista na forma de fornecedor, uma pessoa física, embora incomum, pode configurar no polo de fornecedor, consoante ao dispositivo legal, a doutrina, para explicar esse fenômeno, exemplifica com a hipótese de uma senhora que fabrica chocolates em sua casa e os vende pelas ruas de uma cidade, com o intuito de lucro direto. (TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim A. p. 76. 2024).

Ademais, o dispositivo legal, evidencia a pessoa jurídica, tanto de direito público como o privado, situação mais corriqueira da realidade social, um exemplo claro de relação de consumo entre empresas e clientes, além disso, o código não excluem as pessoas jurídicas de direito público, e consoante a isso, as empresas públicas e sociedades de economias mista, que por compor a administração pública indireta descentralizada, possuem capacidade processual e respondem juridicamente por suas ações. Incluem-se no rol também os entes despersonalizado ou despersonificado, sujeitos que não possuem personalidade jurídica, porém, dependendo do caso concreto podem ser fornecedores (ALMEIDA, 2020, p. 163), exemplo de entes despersonalizado é o caso de uma massa falida e uma sociedade de fato, aquelas que não é possível comprovar por meio de provas escritas, e são fundamentadas pelos fatos concretos, Rizzato Nunes, exemplifica tal fenômeno como o “camelô”, que pelo dispositivo, integram a relação consumerista como fornecedores, e por fim, vale ressaltar, que a nacionalidade do ente é prescindível, ou seja, tanto as empresas nacionais como as internacionais, de grande porte, são responsabilizadas igualmente no que toca a relação de consumo.

Ademais, quando se discute a qualidade de fornecedor à luz do Código de Defesa do Consumidor, muito se fala a respeito da finalidade lucrativa como requisito da pessoa jurídica fornecedora, e nesse âmbito, o Superior Tribunal de Justiça, pacificou o entendimento que:

“para o fim de aplicação do Código de Defesa do Consumidor, o reconhecimento de uma pessoa física ou jurídica ou de um ente despersonalizado como fornecedor de serviços atende aos critérios puramente objetivos, sendo irrelevantes a sua natureza jurídica, a espécie dos serviços que prestam e até mesmo o fato de se tratar de uma sociedade civil, sem fins lucrativos, de caráter beneficente e filantrópico, bastando que desempenhem determinada atividade no mercado de consumo mediante remuneração” (STJ – REsp 519.310/ SP – Terceira Turma – Rel. Min. Nancy Andrighi – j. 20.04.2004).

Ou seja, independe a discussão quanto à finalidade lucrativa do ente, bastando o simples desempenho de atividade no mercado de consumo mediante remuneração.

2.3. Conceito de produto ou serviço.

Os parágrafos seguintes do Artigo 3º do Código de Defesa do Consumidor, buscam explicar o conceito de produto e serviços, nesse contexto, o parágrafo primeiro classifica o produto, como qualquer bem, móvel ou imóvel, material ou imaterial, na doutrina há discussão no que toca ao conceito de bens e coisas, porém Luiz Antonio Rizzatto Nunes, opta pela palavra “produto” haja vista que, segundo ele, é mais vantajoso para a didática no direito do consumidor:

“Esse conceito de produto é universal nos dias atuais e está estreitamente ligado à ideia de bem, resultado da produção no mercado de consumo das sociedades capitalistas contemporâneas. É vantajoso o seu uso, pois o conceito passa a valer no meio jurídico e já era usado por todos os demais agentes do mercado (econômico, financeiro, de comunicações etc.)”. (Nunes, Rizzatto, 2024).

Por um outro lado, o terceiro parágrafo explica os serviços como qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista. O dispositivo legal, não deixa dúvidas quanto às atividades dos bancos frente aos seus clientes, porém já houve diversas discussões no judiciário, na tentativa de se obter declaração em sentido oposto, dessa forma, em 1995 o Superior Tribunal de Justiça reconheceu a incidência do CDC, que resultou na edição da súmula 297, “O Código de Defesa do Consumidor é aplicável às instituições financeiras”, a jurisprudência teve que declarar aquilo que já estava na Lei, e mesmo com discussões posteriores no Supremo Tribunal Federal, o entendimento pacificado é de que as instituições bancárias configuram na relação consumerista como prestação de serviços. Em síntese, embora o dispositivo legal pareça sucinto e direto, a discussão da exigibilidade da lei e sua constitucionalidade são inerentes à própria liquidez do direito do consumidor, que consoante aos princípios, buscam nivelar a relação de consumo, na prestação de serviços.

2.4 Princípios.

No direito do consumidor, os princípios têm papel fundamental na aplicação teórica e prática da defesa dos direitos do consumidor, e conforme essa primícia, o próprio Código de Defesa do Consumidor traz os conceitos legais indeterminados e construções vagas, para uma melhor aplicação dos princípios do caso concreto. No que toca à aplicabilidade no direito objetivo, nos dias atuais, há a devida proximidade entre o próprio CDC, com o Código Civil de 2002, o Ministro do Supremo Tribunal Federal, Luiz Edson Fachin, na época da instituição do novo Código Civil, publicou um artigo que evidencia os princípios com o “*approach*” entre os dois dispositivos legais. (FACHIN, Luiz Edson. 2005)

Diante disso, é possível delimitar acerca de alguns princípios fundamentais, Princípio da vulnerabilidade, os consumidores são vulneráveis frente aos fornecedores e seus contratos, no que toca à informação e ao poder de negociação; Princípio da proteção mais favorável ao consumidor, as disposições gerais devem buscar uma tutela ao consumidor, perante a sua vulnerabilidade; O princípio da justiça contratual, versa sobre os contratos, também tutelados pelo Código Civil, porém há de se observar que não se trata de um contrato equivalente entre as partes, reconhecida a vulnerabilidade do consumidor; O princípio do crédito responsável, tutela o prisma de concessão de crédito, situação corriqueira no âmbito do superendividamento; e por fim o Princípio da participação dos grupos e associações, que diz quanto a importância da participação dos grupos e associados na própria regulação da defesa do consumidor.(TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim A. p. 27. 2024).

Outrossim, a doutrina versa sobre outros tipos de princípios que não de ser observados no que toca à vulnerabilidade do consumidor em sentido estrito, como por exemplo, o Art. 1º do Código de Defesa do Consumidor trata do Princípio do protecionismo do consumidor, onde o próprio ordenamento jurídico estabelece as normas de ordem pública e interesse social, conforme a Constituição Federal, que mede a obrigatoriedade do estado prover na forma da lei a devida defesa do

consumidor (Art. 5º, inc. XXXII da Constituição Federal), levando em consideração também a defesa consumerista como fundamentos da ordem econômica brasileira, também previstas na Constituição Federal. Seguindo essa linha de raciocínio, há a reconhecida vulnerabilidade do consumidor, evidente pela literalidade do artigo 4º, inc. I, que a legislação busca dotar o consumidor como hipossuficiente e isso se fundamenta pela correlação dos princípios e com o texto constitucional. Além disso, rege no direito do consumidor o princípio da boa-fé objetiva, a luz do art. 4º, inciso III, que menciona a “harmonização dos interesses dos participantes das relações de consumo e compatibilização da proteção do consumidor com a necessidade de desenvolvimento econômico e tecnológico, de modo a viabilizar os princípios nos quais se funda a ordem econômica (art. 170, da Constituição Federal), sempre com base na boa-fé e equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores”, ou seja, um norte dado pela legislação e reiterado pela Constituição Federal, e nesse contexto, a doutrina também fundamenta o princípio da transparência e da confiança, e aparece no texto legal vide Artigos 4º, Caput, e 6º, Inciso. III, onde há a menção dos direitos do consumidor, fator primordial para o estudo da relação consumerista, levando em conta a tutela da informação.

Ademais, a doutrina consumerista entende como princípio a devida reparação por eventuais danos, que se justifique por todo o estudo dos princípios em sentido amplo, onde há a tutela dos direitos e consoante a isso a harmonização dos princípios de forma complementar, e no âmbito legal o Art. 6º. Inciso VI, prevê “a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos”, carácter imprescindível para a defesa consumerista que há de ser observado como princípio. Por fim, um recente estudo com o advento da Lei 14.181/2021 (Superendividamento), traz a discussão do princípio da preservação do mínimo existencial e patrimônio mínimo na defesa do superendividamento e da proteção de crédito do consumidor. (TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim A. 2024).

Em síntese, há de se observar como os princípios se complementam, para gerar uma segurança jurídica sólida na defesa do consumidor, assim como é previsto no Texto Constitucional, e consoante a isso, a devida regulação das relações de consumo no âmbito do direito consumerista brasileiro, no mesmo prisma dos princípios da Constituição Federal, onde é possível aferir tamanho

sucesso, pela influência do Código de Defesa do Consumidor Brasileiro frente à outras nações.

2.5 Dos direitos básicos do consumidor.

O dispositivo legal no seu Artigo 6º, traz quais são os direitos básicos do consumidor, Rizzatto Nunes em sua obra busca uma relação entre os direitos básicos do consumidor e alguns princípios consumeristas legais e constitucionais. Primeiramente, há no âmbito da Constituição Federal, o instituto da dignidade da pessoa humana, primordial na esfera jurídica, e configura também a dignidade do consumidor como direito básico, nesse contexto, o Código de Defesa do Consumidor versa acerca da proteção à vida, saúde e segurança, de forma a fazer papel norteador do conceito de dignidade da pessoa humana, mesmo que na esfera consumerista. A luz do Artigo 1º do Código, é possível estabelecer o caráter protecionista, com a vulnerabilidade enquanto direito, consoante aos princípios, além da atenção ao interesse social. Ademais, Transparência e Harmonia, fazem correlação com o princípio da tutela da informação e também estão previstos no ordenamento como direitos básicos do consumidor, relevante para com o dever de informar e a isonomia frente à relação consumerista, conforme a boa-fé.

No mesmo prisma, há de se observar quanto a liberdade de escolha como direito básico e também a efetiva intervenção do estado para tutelar nas relações de consumo junto a sua hipossuficiência no que toca a proteção contra a publicidade enganosa e/ou abusiva, a proteção contra práticas abusivas do fornecedor e a prevenção e reparação dos danos materiais e morais, ainda que em caráter integral, justamente fundamentada nessa relação de vulnerabilidade. De forma objetiva, entende-se como direito básico do consumidor o contexto referentes à justiça e discussão judiciária de eventuais litígios, no âmbito do direito ao acesso à justiça e à devida assistência judiciária, também no que toca à inversão do ônus da prova. (Nunes, Rizzatto, 2024).

3. Da responsabilidade civil.

3.1. Conceito de responsabilidade civil.

A responsabilidade civil consiste na obrigação de reparar e indenizar o dano causado, fruto da relação de consumo, para dessa forma reparar aquilo que pelo descumprimento obrigacional da própria legislação ou do contrato firmado, que resulte em dano à vítima (Khoury, Paulo R. Roque A. 2020). Em um sentido amplo, a responsabilidade civil pode ter sua incidência em diversos contextos diversos, e a doutrina exemplifica com fatos semelhantes à uma negligência médica, comercialização de produtos defeituosos, e a prestação de serviços de forma equivocada, dentre outras diversas situações corriqueiras.

3.2 Requisitos.

A doutrina busca os requisitos da responsabilidade civil sempre no prisma da violação da lei ou do contrato consumerista, que configure dessa forma, o dever de indenizar. Sergio Cavalieri Filho, classifica a obrigação de reparar o dano como um dever jurídico sucessivo ou secundário, e fundamenta o requisito de que o dever originário há de ser violado para nascer o dever jurídico sucessivo, e a reparação previamente dita, porém uma simples quebra de um dever jurídico, por si só, não aciona o dever sucessivo no prisma cível e consumerista, portanto além do requisito da violação normativa, é preciso que em regra se comprove o dano causado, contextualizado pelo nexos causal e dessa forma a equivalência do dano gerado à quebra do dever jurídico originário. (CAVALIERI FILHO. 1999.)

3.3 Espécies.

A responsabilidade civil é matéria de estudo tanto no prisma cível como na relação consumerista e por essa interdisciplinaridade, o Código Civil (Lei nº 10.406/02), no artigo 927 parágrafo único, prevê a espécie da responsabilidade civil objetiva, que fundamenta a obrigação de indenizar e reparar o dano

independentemente de culpa ou de dolo daquele que gerou o efetivo dano, nesse âmbito prescinde de comprovação do dano, há de se considerar o dano propriamente dito, o nexos causal relacionado com a conduta do agente. Por um outro lado, a responsabilidade civil subjetiva necessita que seja cometida uma ação dolosa ou culposa, oriunda de um ato ilícito, previsto no texto dos Artigos 186 e 187 também do Código Civil, que efetivamente cause dano a outrem.

A interdisciplinaridade da matéria da responsabilidade civil, é de suma importância para unificar o entendimento sobre o instituto, diante disso, o Código de Defesa do Consumidor, preza pela responsabilidade civil objetiva, ou seja, aquela que independe de dolo ou culpa, isso se fundamenta pelo cumprimento do Princípio da Hipossuficiência do consumidor frente ao fornecedor. Dessa forma, é evidente a desvantagem do hipossuficiente frente ao fornecedor à luz do CDC, portanto adotar a responsabilidade civil objetiva é de suma importância para a efetiva aplicação do princípio e manutenção das relações consumeristas. Em síntese, a legislação prevê a responsabilidade pelo produto à luz do Artigo 12, e pela prestação do serviço conforme Artigo 14, ambos do CDC.

4. Do Código Brasileiro de Aeronáutica e seu contexto histórico.

O Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), previsto no ordenamento jurídico pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, basicamente consiste no código que regula as normas e princípios da aviação civil e militar brasileira, englobando também as convenções internacionais. Nesse contexto, tais normas têm papel fundamental em especificar os direitos e responsabilidades das empresas aéreas, tripulação, pilotos e dos passageiros, nos voos domésticos e internacionais, fruto dessa organização é possível entender a eficiência e segurança do espaço aéreo brasileiro.

Ademais, como a aviação civil, é dividida em “doméstica”, aqueles exercidos dentro do território brasileiro, e a “internacional”, os voos que se destinam a outro país. Percebeu-se quanto a necessidade de um ordenamento internacional, com as devidas orientações perante essa prestação de serviço, e dessa necessidade, em

1929, promulga-se a Convenção de Varsóvia (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air), o passo inicial para unicidade do transporte aéreo e papel fundamental para os dias atuais. Nesse contexto, alguns anos depois em 1995, fora firmado o “Acordo de Kuala Lumpur” fruto de um acordo entre as empresas aéreas, no prisma dos danos decorrentes de acidente de consumo, que alterou a convenção de varsóvia em alguns aspectos, dentre eles, a estipulação do teto remuneratório nesses acidentes de consumo, resultando na responsabilidade civil de até US\$146.000 (cento e quarenta e seis mil dólares).

Seguindo essa linha de raciocínio, alguns meses depois as próprias companhias aéreas, por meio da International Air Transport Association (IATA), discutiram quanto à essa esfera e decidiram primeiramente por aumentar o limite indenizatório, mas a discussão se encerrou fundamentando o fim do limite indenizatório, bem como a inversão do ônus da prova, ou seja, a vítima não terá que provar o dolo ou culpa da companhia, que em defesa alegará que não agiu de maneira negligente, imprudente ou imperita. Em síntese, o ordenamento normativo em um âmbito internacional geral, fruto desse avanço cronológico, resultou à Convenção Internacional de Aviação Civil da ICAO (International Civil Aviation Organization).

4.1 Da legislação específica.

A Constituição Federal de 1988, à luz do Artigo 21º, aquele que compõe as competências da União, dispõe no inciso “XII” alínea “c” explorar diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária, dessa forma, seguindo o contexto amplo do Direito Administrativo, as empresas aéreas hoje são concessionárias de serviço público, com a concessão dessa competência às sociedades empresárias em regra de direito privado, que são sabatinadas para cumprir todos os regulamentos de segurança e receber dessa forma o certificado de homologação da autoridade aeronáutica, nos moldes da legislação específica.

Seguindo essa linha de raciocínio, no próprio texto constitucional prevê no texto do Artigo 178º, a legislação como norma reguladora da ordenação do transporte aéreo, e a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (CBA). Além disso, há de se tratar acerca da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, haja vista que, tal norma tem extrema relevância no contexto fático em normatizar essa prestação de serviço público, bem como regular de forma ampla a aviação civil, essa lei cria a Agência Nacional da Aviação Civil - ANAC e dá as devidas providências, que por fim, em conjunto com o Código Aeronáutico Brasileiro estruturam no âmbito técnico e fático resultando em um espaço aéreo seguro, eficaz e harmônico seguindo um padrão de excelência de caráter internacional.

4.2 Situação mais benéfica à companhia aérea e a prescrição para requerer em juízo.

Como fora mencionado, os termos relevantes à aviação civil estão devidamente codificados no ordenamento jurídico brasileiro, bem como a agência reguladora para tal fim, harmonizar toda atividade prestada por empresas aéreas no Brasil e também no exterior, onde a legislação alcança a extraterritorialidade. Porém, se tratando de prestação de serviço público, há de se falar nas relações de consumo, logo, a incidência do Código de Defesa do Consumidor, sob o pretexto de um direito fundamental constitucional. A Codificação dos direitos dos consumidores não revogou a integralidade do Código Brasileiro de Aeronáutica e nem a Convenção de Varsóvia, porém há de se tratar quanto ao efetivo conflito no tocante à responsabilidade civil do transportador, que no contexto fático, condiz com as companhias aéreas prestadoras de serviços público, excepcionalmente no prisma dos vícios de qualidade por insegurança do serviço e também por inadequação. Os vícios frutos da insegurança, podem ser explicados por meio de um acidente de consumo, morte ou lesão da vítima, e por um outro lado o vício por inadequação, é aquele fruto de um atraso, extravio de bagagem, dentre outros. (BENJAMIN. 2015.)

Diante desse contexto, há de se tratar porém quanto ao prazo de prescrição para pleitear indenização em acidente aéreo, tal debate chegou ao Superior Tribunal

de Justiça, que decidiu por diversas vezes ao entendimento de afastar a incidência do Código Brasileiro de Aeronáutica, frente ao Código de defesa do consumidor, além da não aplicação do Antigo Código Civil de 1916, em alguns casos específicos. Dessa forma, ao julgar o Recurso Especial 1678429 de São Paulo, o Superior Tribunal de Justiça pacificou o entendimento acerca da incidência do Código de Defesa do Consumidor, em um caso de consumo por equiparação, pelo contexto fático do trágico acidente da TAM linhas Aéreas em 1996, com a queda do Fokker-100, logo após a decolagem, no bairro residencial de Jabaquara atingindo diversas casas em solo e resultando na morte de 96 passageiros e tripulantes a bordo e três pessoas no solo, essas últimas tuteladas pelo Código de Defesa do Consumidor, mesmos alheios diretamente pela relação de consumo de fato.

Em síntese, houve a discussão no STJ quanto ao prazo prescricional para pleitear a indenização por danos morais e materiais, e quanto a isso, fora descartado a possibilidade de aplicação do prazo de vinte anos previsto no Código Civil de 1916 no artigo 177, e tampouco a aplicação do Código Brasileiro de Aeronáutica que prevê o prazo de dois anos, a prescrição prevista no CBA é de fato mais benéfica às companhias aéreas, e esse é na maioria dos casos o argumento apresentado em juízo pelas empresas aéreas, porém esse entendimento é superado sempre pelo prisma constitucional do Código de Defesa do Consumidor, que além de ser posterior a Constituição Federal, traz consigo o princípio da dignidade humana e a hipossuficiência do consumidor, aspectos esses essencial para a efetiva aplicação dos direitos constitucionais fundamentais, à luz do julgado em questão.

RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL DE TRANSPORTADOR AÉREO PERANTE TERCEIROS EM SUPERFÍCIE. PRETENSÃO DE RESSARCIMENTO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. PRAZO PRESCRICIONAL. APARENTE ANTINOMIA ENTRE NORMAS. CÓDIGO CIVIL DE 1916. CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. PRESCRIÇÃO QUINQUENAL. JULGAMENTO: CPC/73. 1. Ação de indenização por danos materiais e compensação de dano moral ajuizada em 05/12/02, da qual foi extraído o presente recurso especial, interposto em 14/03/14 e atribuído ao gabinete em 25/08/06. 2. O propósito recursal é dizer sobre a ocorrência de negativa de prestação jurisdicional, bem como definir a norma aplicável à espécie - Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA - Lei 7.565/86), CDC ou CC/16 - especificamente quanto ao prazo prescricional da pretensão de ressarcimento de danos causados a terceiro na superfície, decorrentes do acidente aéreo envolvendo a queda da aeronave Fokker 100, da TAM LINHAS AÉREAS S/A, ocorrido em 31/10/1996: 2, 5 ou 20 anos, respectivamente. 3. Devidamente analisadas e

discutidas as questões de mérito, e suficientemente fundamentado o acórdão recorrido, de modo a esgotar a prestação jurisdicional, não há falar em violação do art. 535, II, do CPC/73. 4. A aparente antinomia entre o CBA, o CDC e o CC/16 não pode ser resolvida pela simples aplicação das regras tradicionais da anterioridade, da especialidade ou da hierarquia, que levam à exclusão de uma norma pela outra, mas sim pela aplicação coordenada das leis, pela interpretação integrativa, de forma a definir o verdadeiro alcance de cada uma delas, à luz do caso concreto. 5. O CBA regulamenta todos os serviços aéreos privados e públicos, prestados por pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, com ou sem fins lucrativos, dentre os quais se inclui o transporte aéreo regular de passageiros, realizado por quem detém a respectiva concessão. 6. Embora não haja dúvida de que o transportador aéreo seja fornecedor, nos termos do art. 3º, caput, do CDC, e de que o transporte aéreo seja serviço, nos moldes do art. 3º do CDC, haverá hipóteses em que a legislação consumerista não tutelará o usuário, porque desqualificado como "consumidor", regendo-se a relação jurídica pelas normas de direito aeronáutico. 7. Na hipótese, o terceiro na superfície, que suporta o prejuízo causado diretamente por aeronave em voo ou manobra, ou por coisa ou pessoa dela caída ou projetada, equipara-se a consumidor (bystander), na medida em que, embora não tenha utilizado o serviço como destinatário final, foi vítima do evento danoso. 8. Assim caracterizada a relação de consumo, o prazo prescricional a ser observado é o previsto no art. 27 do CDC: 5 anos. 9. Recurso especial conhecido e provido. (REsp 1678429 / SP).

5. Do funcionamento do “CENIPA”.

O Código Brasileiro de Aeronáutica possui em seu ordenamento o importante Capítulo VI no tocante à acidentes aéreos no Brasil, o texto normativo prevê a existência do Sistema de Investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (SIPAER), que norteará a investigação e mitigação de vícios na prestação de serviços aéreos, pela forma do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), o Órgão do Comando da aeronáutica responsável pelo SIPAER. O CENIPA têm um papel fundamental e um dos principais responsáveis pela segurança do espaço aéreo brasileiro, e a unicidade com os parâmetros internacionais de segurança. Dessa forma, as investigações se fundamentam pelo Anexo 13 da Convenção Internacional de Aviação Civil da ICAO, que basicamente padroniza a investigação para que o resultado final seja compatível com todo o ordenamento jurídico mundial, e com isso as recomendações de mitigação de erros e avanços na segurança sirva de aprendizado para os outros operadores aéreos bem como outros órgãos de aviação civil dos demais países.

Além disso, é de muito orgulho pela Força Aérea Brasileira, o excelente funcionamento do CENIPA, uma vez que, no hemisfério sul, por exemplo, apenas o Brasil e a Austrália possuem o Laboratório de Leitura e Análise de Dados de Gravadores de Voo (LABDATA), que consiste no aparato tecnológico que permite a leitura e análise das “Caixas Pretas”, essencial para entender o motivo do acidente em si. Seguindo essa linha de raciocínio, o CENIPA obedece os rigorosos padrões de qualidade da investigação e por esse motivo passa tanta credibilidade e segurança no âmbito nacional e internacional, outrossim é competente para ler e interpretar ambas caixas pretas, tanto a Flight Data Recorder (FDR), que grava os dados de voo, como ação dos pilotos, velocidade, altitude e condições da aeronave, bem como o Cockpit Voice Recorder (CVR), aquele responsável por gravar as comunicações feitas pelos pilotos com os comissários e com o controle de tráfego aéreo.

5.1 Dos relatórios finais dos acidentes e impossibilidade de atribuição de culpa por parte do CENIPA.

O CENIPA é o órgão que investiga os acidentes aéreos e tem como principal objetivo encontrar soluções para os problemas enfrentados pela tribulação de algum acidente, bem como evitar que se repitam. Dessa forma, a investigação leva um vies meramente informativo e técnico, não busca atribuir culpa ou encontrar os culpados desses acidentes, e por esse motivo é notória a capacidade contributiva para o pleno funcionamento da aviação civil, em nota o CENIPA sempre evidencia esse caráter técnico em seus relatórios com as informações:

“A elaboração deste Relatório Final foi conduzida com base em fatores contribuintes e hipóteses levantadas, sendo um documento técnico que reflete o resultado obtido pelo SIPAER em relação às circunstâncias que contribuíram ou podem ter contribuído para desencadear esta ocorrência. Não é foco do mesmo quantificar o grau de contribuição dos fatores contribuintes, incluindo as variáveis que condicionaram o desempenho humano sejam elas individuais, psicossociais ou organizacionais que interagiram propiciando o cenário favorável ao acidente. O objetivo exclusivo deste trabalho é recomendar o estudo e o estabelecimento de providências de caráter preventivo, cuja a decisão quanto a pertinência em acatá-las será de responsabilidade exclusiva do Presidente, Diretor, Chefe ou o que corresponder ao nível mais alto na hierarquia da organização para a qual estão sendo dirigidas. Este relatório não recorre a quaisquer

procedimentos de prova para apuração de responsabilidade civil ou criminal; estando em conformidade com o item 3.1 do Anexo 13 da Convenção de Chicago de 1944, recepcionada pelo ordenamento jurídico brasileiro através do Decreto n.º 21.713, de 27 de agosto de 1946.” (CENIPA. Relatório Final do acidente com a aeronave [Boeing 737-800, PR-GTD] em [Mato Grosso]. Brasília: CENIPA, [2008].

6. Conflito entre a legislação especial e os Princípios Constitucionais.

Por mais de uma vez, restou ao Superior Tribunal de Justiça pacificar a discussão delicada no tocante aos acidentes aéreos, é de conhecimento geral a incidência do Código de Defesa do Consumidor nas relações de consumo como direito fundamental previsto na constituição federal, ou seja, mesmo que o CDC não tenha efetivamente revogado as demais normas, naquilo que em que há o efetivo choque entre esse pretexto constitucional e as Convenções Internacionais e o próprio Código Brasileiro de Aeronáutica, os princípios constitucionais prevalecerá perante as outras normas, haja vista que, na hermenêutica jurídica, há o efetivo estudo da hierarquia entre as leis em sentido amplo, dentro do ordenamento jurídico, onde o “topo da pirâmide” é superior ao restante dela.

Além do julgado anteriormente evidenciado, o STJ já havia percebido como o CDC no sentido de pretexto constitucional “larga na frente” quando comparado com a legislação especial, pelo entendimento do próprio Artigo 5º inciso XXXII da Constituição Federal, nos moldes da emenda:

DIREITO CIVIL. RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL DE TRANSPORTADOR AÉREO PERANTE TERCEIROS EM SUPERFÍCIE. PRETENSÃO DE RESSARCIMENTO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. PRAZO PRESCRICIONAL. CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA AFASTADO. INCIDÊNCIA DO CDC.

1. O Código Brasileiro de Aeronáutica não se limita a regulamentar apenas o transporte aéreo regular de passageiros, realizado por quem detém a respectiva concessão, mas todo serviço de exploração de aeronave, operado por pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, com ou sem fins lucrativos, de forma que seu art. 317, II, não foi revogado e será plenamente aplicado, desde que a relação jurídica não esteja regida pelo CDC, cuja força normativa é extraída diretamente da CF (5º, XXXII).

2. Demonstrada a existência de relação de consumo entre o transportador e aqueles que sofreram o resultado do evento danoso (consumidores por equiparação), configurado está o fato do serviço, pelo qual responde o

fornecedor, à luz do art. 14 do CDC, incidindo, pois, na hipótese, o prazo prescricional quinquenal previsto no seu art. 27.

3. Recurso especial conhecido e desprovido. (REsp 1202013 / SP).

Em síntese, mesmo se tratando de um assunto discutido sempre vinculado à uma tragédia, que raramente acontece, é ventilado na imprensa e no tirocínio popular que não há entendimento pacificado no tocante ao prazo em que se pode discutir a indenização, ou seja, o papel da jurisprudência em preencher a lacuna legislativa é impecável para o devido exercício de direito, portanto, o prazo prescricional para discussão é de cinco anos à luz do artigo 17 do Código de Defesa do Consumidor e no tocante a qualquer norma prevista na legislação extravagante e nas convenções internacionais, há de prevalecer a incidência da norma que traz a essência constitucional e um efetivo direito fundamental.

7. Estudo de casos.

7.1. Contexto histórico.

A história da aviação civil brasileira tem o caráter cultural essencial pelo sentimento de percebimento que perdurou desde o princípio, um assunto que desperta curiosidade por uns e medo por outros, mas evidentemente faz parte da realidade sociocultural brasileira. O início se deu ainda no começo do século XX, como icônico Alberto Santos-Dumont e seu feito na França, porém é na década de trinta que as primeiras companhias aéreas brasileira é fundada, a Panair do Brasil e a Varig, vale ressaltar que em 1931 o Departamento de Aviação Civil (DAC) fora criado. Ademais, já nos anos sessenta, foi marcado pela considerável expansão do mercado da aviação civil, bem como o início de um duelo entre a Varig e a Vasp (Viação Aérea São Paulo) pelo mercado, além da considerada modernização das aeronaves e aeroportos no país.

Por um outro lado, nos anos 80 e 90, com a crise financeira geral, as empresas aéreas já sofriam com os problemas da inflação, nesse cenário relevante aparece também a TransBrasil, como uma grande empresa, e a TAM (Táxi Aéreo

Marília), focada na aviação regional. Já na virada do século, a crise teve por fruto a privatização da VASP, com condições financeiras precárias, em 2001, foi o ano da criação da Agência Nacional de Aviação (ANAC), o fim das operações da icônica TransBrasil, e o nascimento da GOL linhas aéreas Inteligentes, empresa que democratizou a viagem, indo de encontro com os luxuosos serviços das empresas tradicionais, fato esse que agravou por mais as crises financeiras resultando na falência da Varig em 2005 e da VASP em 2008. Vale ressaltar que, o caso VARIG foi utilizado pela nova lei de falências Lei 11.101 de 2005, o processo falimentar ainda separou ativos “saudáveis” da massa falida que fora comprada pela GOL em 28 de março de 2007, pelo montante de US\$ 320 milhões (trezentos e vinte milhões de dólares), com o objetivo de reerguer a pioneira e utilizar do prestígio internacional da marca, objetivo esse que foi um fracasso e logo arquivado pela empresa.

Em síntese, nos anos 2000, a aviação civil ficou marcada por irresponsabilidades, negligências e críticas no Brasil, o “caos aéreo” foi matéria discutida pelo Senado Federal em CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito, criada pelo requerimento nº 401, de 2007), tendo em vista a problemática que era voar no Brasil na época, ambos acidentes que aqui será estudado ocorreram nesse período, e evidenciam o problema tanto no prisma de segurança como na organização. Porém, com políticas públicas da ANAC e do CENIPA, foi reestabelecido a ordem e o espaço aéreo brasileiro permaneceu seguro por quase dezessete anos, encerrando a contagem com o acidente do voo 2283 da VOEPASS, em 9 de agosto de 2024. Por fim, no Brasil atualmente as empresas que detém quase a totalidade do mercado são a LATAM Airlines Brasil, Gol Linhas Aéreas Inteligentes, Azul Linhas Aéreas Brasileiras e por fim a Voepass Linhas Aéreas.

7.2 Do caos aéreo.

Antes de se debruçar sobre qualquer acidente aéreo é preciso enfatizar a importância de se manter dentro do contexto científico das operações realizadas pelo CENIPA, e entender que as investigações são técnicas e nunca enviesadas. Dessa forma, para se localizar no contexto, é preciso entender como funcionava o

espaço aéreo brasileiro e os problemas que todos envolvidos na aviação civil enfrentavam, para muitos os anos de 2006 e 2007 foram os piores na história para se entrar em um avião, fundamentado pelo fato de que, uma simples viagem RIO-SÃO PAULO, que dura 40 minutos chegava a demorar quatro horas, de espera e voos atrasados e cancelados, essa média chega a um impressionante número de que pelo menos um terço dos voos dos finais de semanas decolavam atrasados. Por fim, é fato que à época, os sistemas de monitoramento de voo rotineiramente ficavam offline, que acumulado com os aparelhos obsoletos, péssimo salário dos controladores de voo, alta demanda por conta dos jogos Pan-americanos, resultaram no “caos aéreo”.

7.3 Caso GOL 1907.

O caso do voo GOL 1907 (GLO 1907) foi um trágico acidente que aconteceu em 26 de setembro de 2006 na rota comercial doméstica operada pela Gol Linhas Aéreas Inteligentes, que tinha como origem no Aeroporto Internacional Eduardo Gomes em Manaus/AM e destino final o Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio de Janeiro, porém com escala em Brasília, no Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, a rota era operada pelo novo avião integrado a frota da aérea, um Boeing 737-800 de matrícula PR-GTD, que não voou por mais de um mês, computou apenas 200 horas de voo em três semanas de operação onde seu primeiro trajeto, vindo dos Estados Unidos para entrega do avião foi em 22 de agosto de 2006. O acidente aconteceu por uma colisão entre o avião da Gol e um jato executivo da Embraer, o Embraer Legacy 600 operado pela empresa de táxi aérea americana, ExcelAire que vitimou cento e quarenta e oito passageiros e seis tripulantes, os fatos narrados são retirados exclusivamente do Relatório Final A-022 do CENIPA de 2008.

Vale ressaltar que no ano de 2006, com o recente colapso da Varig, que em julho daquele ano encerrou de vez suas operações, a oferta de voos internacionais e nacionais reduziram drasticamente, onde muitos queriam e precisavam voar e não havia a oferta compatível. O dia 29 de agosto de 2006, amanheceu com a

lembrança e aniversário de 18 anos do sequestro do voo VASP 375, história que virou filme em 2023. Contextualizando o acidente, é fato que a empresa de táxi aéreo norte americana ExcelAire estava no Brasil para concretizar a compra do mais novo jato executivo produzido pela Embraer, o Embraer Legacy 600, um jatinho que comporta de oito a treze passageiros e alcança velocidades de 800 km/h (oitocentos quilômetros por hora), os funcionários gostaram tanto com do avião, que com os dias de teste e reconhecimento da aeronave decidiram antecipar seu retorno em um dia, a matrícula americana já dada ao avião ainda em solo brasileiro foi a N600XL.

O trajeto da tripulação americana saíram de São José dos Campos em São Paulo para Manaus de forma a realizar o pernoite, a regulamentação dos documentos de exportação bem como o abastecimento, para no dia seguinte decolar rumo a Fort Lauderdale na Flórida nos Estados Unidos, a tripulação era composta pelos pilotos Joseph Lepore e Jean Paul Paladino, ambos norte-americanos, e ambos com cargo de comandante dentro da empresa, não tinham entrosamento e nenhum dos dois conhecida de fato os sistemas da aeronave, primeiro fator de contribuição mencionado no relatório final do CENIPA com fundamento em um “Airmanship” insatisfatório (nomenclatura dada para o estado de concentração e comprometimento dos pilotos), além dos pilotos estavam a bordo dois executivos da ExcelAire, um executivo da Embraer e um jornalista, Joe Sharkey, todos americanos, além de um brasileiro que iria até manaus para auxiliar na documentação do jato.

Às 14h50 a torre de controle de São José dos Campos ao autorizar a decolagem orienta o nível de voo em 370, ou seja, indica aos pilotos a altitude que eles deveriam voar quando atingissem voo de cruzeiro, na investigação do CENIPA, essa orientação do controle foi um dos fatores contribuintes para o acidente, porém nesse caso, a orientação do controlador não era um problema, tendo em vista que, a aerovia “UW2” (“corredor” virtual que define a rota e a altitude que os aviões devem seguir em um determinado espaço aéreo) era de mão única e conectava São José dos Campos à Brasília, portanto a partir de Brasília, a aeronave iria para outra aerovia, a UZ6, essa que se destinava até manaus, era de mão dupla e dentro do caso concreto a tribulação americana estava voando “na contra-mão”. Seguindo essa linha de raciocínio, os pilotos americanos sem se atentar à carta de voo e as orientações do plano de voo, ingressaram na UZ6 na mesma altitude vindo de São

José dos Campos, quando na verdade pela direção que voava, deveriam estar no nível de voo 360, ou 36.000 pés. Já em julgamento os advogados dos pilotos usaram como tese de defesa a orientação dada pelo controlador de São Paulo, porém todo e qualquer piloto comprometido e atento às operações não leva uma orientação preliminar de decolagem como definitiva para todo um trajeto, tão longo como aquele. Por um outro lado, outro elo da corrente se concretiza pela desatenção do controlador de voo do CINDACTA I de Brasília, que não notificou o N600XL por voar na altitude incorreta, informação essa que aparece no radar de controle quando o “transponder” (radar primário do avião) está ligado, ou seja, o CINDACTA I, até certo ponto tinha a informação da altitude errada e não agiu, porém, os pilotos americanos desligaram o aparelho, após isso, o CINDACTA 1 não recebia as informações, na investigação, foi possível destacar a atitude da tripulação como insegura, sem disciplina, além de não confiarem nos radares Brasileiros.

Ademais, outro fator primordial para a segurança de voo é o TCAS (do inglês Traffic Collision Avoidance System) é um dos mecanismos do transponder que basicamente permitem que os aviões “comuniquem entre si” no ar, onde quando há uma rota de colisão, esse mecanismo orienta os pilotos para que evitem o acidente, mesmo sem interferência do controlador de voo, o TCAS é desligado junto com o transponder, e nem os pilotos nem os controladores perceberam isso. Em Brasília, a investigação apontou uma possível desatenção dos controladores, por conta de uma missão executada pela FAB (Força Aérea Brasileira) de captação de imagens no céu de Brasília. Cada controlador estava cuidando de três a cinco aeronaves naquela tarde, bem longe do limite que era quatorze. O turno dos sargentos mudou pouco antes da colisão ocorrer, e não foi realizado o “briefing” obrigatório, informando o contexto geral do radar.

Seguindo essa linha de raciocínio, o Boeing 737-800 da Gol levava cento e quarenta e oito passageiros e seis tripulantes, às 15h14, o Comandante Décio Chaves e o copiloto Thiago Jordão, solicitaram autorização para decolar, no pedido, Décio solicitou trocar a altitude de cruzeiro do nível 410 para o 370, e o controlador autorizou, vale ressaltar que esse tipo de pedido é comum na aviação e vai em conta do próprio piloto, que pelas circunstâncias de peso, tempo e clima, optam por voar mais alto ou mais baixo. Às 15h35 o Boeing decolou de Manaus, com 26 minutos de voo já ingressou na aerovia UZ6 em voo de cruzeiro no nível 370, às

15h55 foi a vez do Legacy entrar na aerovia, sem receber ou requisitar qualquer informação junto ao controle de Brasília. Fato importante para ressaltar a falta de comprometimento com o voo, às 16h01 o voice recorder grava a conversa entre os pilotos, que discutem sobre como será a operação do dia seguinte, preocupados com a decolagem do outro dia.

Além disso, não houve qualquer tipo de contato por parte da tripulação do Legacy e o Centro Brasília entre 15h51 até 16h26, um pouco antes de 16h30, o comandante Lepore saiu para ir ao banheiro e quando retornou, o copiloto mencionou que tentou doze chamadas para o centro Brasília, onde apenas na última obteve êxito, porém não conseguiu anotar todos os números da frequência de rádio para efetivar a comunicação, após isso, Brasília tentou por sete vezes contato e não foi atendido nenhuma vez, já às 16h38, Centro Brasília perdeu de vez as informações do Legacy, que tentava contato, dez chamadas infrutíferas, tendo em vista que das quatro frequências previstas no plano de voo, uma estava inoperante e duas indisponíveis, a única frequência possível não foi utilizada, às 16h53, CINDACTA I faz uma última chamada às cegas fornecendo duas frequências para contato junto ao Centro Amazônico o CINDACTA IV, dezoito segundos antes da colisão a tripulação americana ouviu a chamada do Centro Brasília e não conseguiu copiar as frequências, no tocante à isso, o CENIPA, reconheceu como fator contribuinte a falta de fluência no inglês dos controladores.

Por fim, às 16h56 há o choque, o winglet (um componente aerodinâmico da ponta da asa de um avião), riscou a asa do Boeing da Gol cortando como se fosse uma lâmina, a colisão, somando as velocidades foi de 1900 km/h (mil e novecentos quilômetros por hora), faltavam apenas vinte e três minutos para o pouso da Gol em Brasília. A perícia técnica, percebeu que após o choque, o avião da Gol, inclinou para o lado da asa quebrada e desceu violentamente em parafuso, a queda durou incríveis sessenta e três segundos que resultaram na quebra da barreira do som e a desintegração da aeronave ainda no ar, além disso, é fato que pelas circunstâncias, não havia nada que os pilotos pudessem fazer.

Por outro lado, os pilotos do Embraer, perceberam a velocidade cair de 850 km/h (oitocentos e cinquenta quilômetros por hora) para 540 km/h (quinhentos e quarenta quilômetros por hora), velocidade completamente atípica em voo de

cruzeiro, após isso é relevante observar o diálogo após os pilotos americanos após a colisão, Jean Paul Paladino o copiloto percebe se tratar de uma colisão em voo e exclama “What the (h...) was that?” algo como “O que diabos foi isso”

O comandante Joseph Lepore, ao assumir o controle do avião, como praxe em situação de emergência, instruiu o copiloto com a frase: “All right, just flight the airplane dude.” Em tradução livre, “OK, apenas voe o avião, cara.” Um tempo depois ele reitera sua instrução: “Just fly the airplane.” (“Apenas voe o avião”).

Diante da situação de emergência, o comandante, visivelmente perplexo, parece incerto sobre como proceder. O copiloto, percebendo a tensão, diz: “Let me just fly the thing dude cause, I just think...”, ou seja, “Deixe-me continuar voando, cara, porque eu penso que...”. Sua fala é interrompida pelo comandante, que questiona de onde “ele” veio. O copiloto, por sua vez, pergunta se eles colidiram com alguém. Lepore inicia uma frase: “I thought I saw...” que significa “Eu pensei ter visto”, mas não a conclui. Ele acrescenta posteriormente: “I looked up...”, (“Eu olhei para cima”) porém, novamente não finaliza seu raciocínio.

Após um breve período de silêncio e com a atenção redobrada às telas, o copiloto percebe a indicação de que o “TCAS OFF” estava desligado. Compreendendo a gravidade da situação, ele ativa o dispositivo às 16h59 e comunica-se com o comandante, que pergunta: “Ahh!...dude, is the TCAS on?”, traduzindo-se como “Ahh! ...cara, o TCAS está ligado?”. O copiloto responde: “Yes the TCAS is off”, ou seja, “sim, o TCAS está desligado”.

Às 17h01 a tripulação do Legacy consegue estabelecer contato com a tripulação do Boeing 747 da Polar Air Cargo, que ajudou nas comunicações, onde foi possível contato com a torre de controle da Base Aérea do Cachimbo às 17h18, que instruíram o pouso do jatinho em emergência que foi concluído 17h23. Ao tocar o solo, Paladino gargalha e utiliza diversos palavrões comemorando estarem vivos e reiterando mais uma vez, dizendo que foram “esquecidos” pelos controladores. Por fim, os passageiros e os pilotos prestaram depoimento, esses últimos tiveram seus passaportes apreendidos pela Polícia Federal, em 2 de outubro de 2003, o juiz do Tribunal de Justiça de Mato Grosso ordenou que os pilotos entregassem novamente seus passaportes enquanto a investigação corria, porém dois meses depois fora

devolvido por ordem de um juiz federal alegando tal inconstitucionalidade, é fato que antes de voltarem aos Estados Unidos, ambos foram acusados pela Polícia Federal, porém foram autorizados a deixar o país após assinar um documento que comprometia o retorno quando tivesse o julgamento.

Em síntese, os pilotos foram condenados à pena de três anos, um mês e dez dias em regime aberto pela justiça brasileira, que transitou em julgado em 2015, porém os Estados Unidos já negaram o pedido de extradição dos pilotos pelo fato de mesmo com o tratado bilateral firmado em 1965, o crime que condenou os pilotos foi de atentado contra a segurança de transporte aéreo, e homicídio culposo, ou seja, uma tipificação penal que não se encontra no ordenamento jurídico americano e indo de encontro quanto a extradição ou cumprimento da pena apenas em caso de homicídio doloso. Já quanto aos controladores de tráfego aéreo, a Justiça federal de Mato Grosso condenou apenas controlador de tráfego aéreo Lucivando Tibúrcio de Alencar, sargento da Aeronáutica, por atentado culposo contra a segurança de voo com a pena de três anos e quatro meses de prisão em regime aberto, Já o outro controlador também sargento da Aeronáutica Jomarcelo Fernandes dos Santos foi absolvido por "insuficiência intelectual", na sentença o juiz alega que Jomarcelo era um profissional incapacitado para o cargo portanto não poderia ser responsabilizado.

7.4 CASO TAM 3054;

O voo TAM 3054 (JJ 3054) foi o pior acidente da história da aviação civil brasileira, e, uma rota doméstica operada pela então TAM linhas Aéreas, atual LATAM Airlines Brasil, no dia 17 de julho de 2007, por um Airbus A320-233 de matrícula PR-MBK, que saiu do Aeroporto Internacional Salgado Filho em Porto Alegre com destino ao Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, a aeronave após o toque no solo, não conseguiu frear, percorrendo toda a pista 35L, sobrevoou a icônica avenida Washington Luís e colidiu com o próprio prédio da TAM Express juntamente com um posto de gasolina, é fato que todos os 181 passageiros, contando com duas crianças de colo e seis tripulantes e doze pessoas em solo

perderam sua vida, superando o acidente da Gol 1907 poucos meses antes em números de vítimas e evidenciando o “caos aéreo” no Brasil.

O Brasil à época sediava os Jogos Pan-Americanos de 2007, e o aeroporto de Congonhas em São Paulo era o mais movimentado do país, de modo que operou por quatro meses como “aeroporto coordenado”, ou seja, sua demanda era superior a capacidade, e por esse motivo, os aviões ficam nos “slots” (filas para aeroportos saturados) causando muito transtorno e atrasos. No dia 13 de julho de 2007, o reversor do motor direito apresentou problemas de vazamento nos atuadores e foi desativado pela TAM, vale ressaltar que tal desativação era permitida pelo documento expedido pela Airbus, o MEL (Minimum Equipment List), reiterando que era possível voar, com exceção se o pouso fosse em Santos Dumont no Rio de Janeiro, e também obrigava a empresa em resolver esse problema em no máximo dez dias.

Nesse contexto, durante todos os anos anteriores ao acidente a pista de Congonhas foi motivo de muita discussão e críticas devido às más condições com chuva e reiteradas reclamações de aquaplanagem (fenômeno que acontece quando o pneu perde o contato com a pista, diminuindo o atrito com o solo prejudicando a frenagem), dessa forma, pista passou por reformas e foi adicionado o “Grooving”, que basicamente são ranhuras na pista para que se facilite o escoamento da água acumulada. Dessa forma, a Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária) determinou que fosse realizada uma reforma de emergência, que foi feita, porém alguns meses depois voltou a dar problema.

Para contextualizar, em janeiro de 2006, diversos pilotos alertaram sobre o baixo coeficiente de atrito e o alagamento da pista de Congonhas, que motivou uma reunião entre a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) o DECEA (Departamento de Controle do Espaço Aéreo) e a própria Infraero, com o objetivo de mitigar tais problemas, na ata de reunião, a ANAC já considerava a obrigatoriedade do pleno funcionamento dos reversores, porém ainda de carácter informal, já no final do ano de 2006 em 28 de dezembro, houve a efetiva reunião da ANAC, Infraero, DECEA, o SRPV-SP (Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo) e as Empresa Aéreas na sede do CENIPA para tratar dos problemas na pista, essa reunião deu origem a uma minuta da ANAC, o RBHA 121-189 (Regulamento Brasileiro de

Homologação Aeronáutico), com natureza de informação suplementar, que previa a obrigação de todos os equipamentos operando para operações em uma pista molhada, e em seu texto, quase como uma premonição trazia recomendações que mitigariam o acidente como a verificação dos grounds spoilers e a utilização dos reversores no máximo.

No que se refere à isso, essa mineira jamais foi aprovada pela ANAC, porém publicaram no site oficial da agência na internet e ficou acessível por duas semanas, e consoante a isso, após o acidente a ANAC foi alvo de uma possível responsabilização, haja vista que, alegaram em juízo que o RBHA 121-189 foi a norma que liberou o pleno funcionamento de Congonhas no dia do acidente, em depoimento à Comissão Parlamentar de Inquérito, a CPIAEREO (CPI - CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO) da Câmara dos Deputados, a então diretora da ANAC, a Sra. Denise de Abreu enfatizou que a norma “não tinha valor legal, tratava-se apenas de um estudo interno”.

No dia 16 de julho de 2007, já no período de chuva um ATR 72 da Pantanal saiu da pista por aquaplanagem e por esse motivo o aeroporto foi fechado por vinte minutos, já no dia 17 de julho de 2006, antes de doze minutos para o PR-MBK decolar de Porto Alegre, o aeroporto de Congonhas teve as operações de pouso e decolagem suspensas, graças ao reporte de um piloto da Gol que mencionou a dificuldade de pousar com a pista molhada e escorregadia, uma inspeção foi feita as operações voltaram às 17h20, um minuto após a decolagem do Airbus da TAM, durante seu trajeto, doze Beings e oito Airbus pousaram em Congonhas sem reporte de pista escorregadia. Para analisar os fatos, é preciso entender o contexto do caos aéreo, como havia pressão em todas as áreas da aviação, agravada pelo acidente da Gol 1907, e o constante questionamento se seria realmente possível comportar à Copa do Mundo da FIFA (2014) e as Olimpíadas (2016), era de fato inviável no papel da ANAC, suspender as operações do aeroporto mais movimentado do Brasil, sendo que havia laudos técnicos que permitam a operação.

Além dos problemas na aviação civil no geral, com o encerramento da Varig, a TAM passou por um momento muito singular, assumiu uma parcela gigante do mercado ao qual não estava preparada, por esse significativo aumento, passou a comprar diversos aviões, descontinuando os Fokkers-100, além de contratação de

muitos pilotos, os anuários estatísticos da TAM informam que de 2003 até 2007, a TAM cresceu 110% em horas voadas, 30% em quantidades de avião, 115% no número de pilotos e 160% no número de comissários. No curso da investigação o CENIPA fez uma pesquisa de campo, onde as respostas eram dadas anonimamente, e foi constatada a pressão para formar pilotos para atender a demanda, e fruto disso era comum as tripulações serem formadas por dois copilotos, o que no âmbito de CRM (Crew Resource Management), pode implicar significativamente nos aspectos de segurança, além disso, dentro das tripulações e na TAM, havia uma considerada pressão quanto aos atrasos, arremetidas e possíveis pousos em aeroportos alternativos, pelo fato de transtorno em realocar os passageiros em conexão, gastos com combustível e prejuízo à imagem da empresa.

Naquele dia do acidente, o mesmo avião PR-MBK, com o reversor direito inoperante e com chuva, já havia pousado por duas vezes em Congonhas, no pouso em Porto Alegre, quando a aeronave chegou, o outro comandante seguiu as novas orientações da Airbus no pouso, orientações essas que foram dadas, por conta de outros dois acidentes em solo com o mesmo modelo de aeronave, a orientação correta era levar as duas manetes de potência para a posição IDLE (marcha lenta) e depois levar ambas para a posição de reversão, independente da condição técnica dos motores, esse novo procedimento acarretava em um efeito colateral, aumentava em cinquenta e cinco metros necessários de pista para pousar, fundamentado pelo leve aumento de potência nos motores quando estão se preparando para acelerar no reverso.

No PR-MBK havia cerca de duas toneladas além do necessário de combustível, uma vez que, o ICMS (Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços) em Porto Alegre era mais barato do que em São Paulo, esse peso extra na aeronave não interferia em sua operação, tendo em vista que naquele dia o avião, com pista molhada necessitava de uma metragem de 1781 metros (mil setecentos e oitenta e um metros) para pousar e a Pista de Congonhas, à época tinha 1880 metros (mil oitocentos e oitenta metros).

O Voice REcorder, grava os trinta últimos minutos do voo, e a gravação do JJ3054, começa após o piloto informar aos passageiros as condições meteorológicas de São Paulo, momento esse posterior ao Briefing de aproximação,

que no caso não foi gravado, quando a aeronave atinge a altitude de 10.000 pés (dez mil pés), é possível ouvir um bocejo e reclamações de dores de cabeça pelo piloto, após isso, o comandante já solicita que o copiloto verifique as condições da pista e da chuva, pouco tempo depois, com o avião já alinhado na rota de descida com a pista, mais uma vez, o comandante solicita ao copiloto que confirme as condições da pista e a possibilidade de pouso, a investigação auferiu por meio do diálogo que o comandante estava bastante preocupado com o pouso. Dessa forma, agora a vinte pés do solo, o gravador de voz registra o aviso sonoro “RETARD RETARD”, que consiste no mecanismo para avisar os pilotos a colocarem as manetes na posição IDLE, na ocasião apenas a manete do motor um foi colocada na marcha lenta, a dois permaneceu na condição “CL” (Climb), a posição utilizada quando o avião está em voo de cruzeiro e fica a critério dos computadores qual velocidade os motores alcançarão. No contexto fático, o avião quando “percebe” os pesos da roda no solo, há a reversão dos sistemas de “AR” para a condição “SOLO”, esse mecanismo permite que sistemas próprios para o solo não sejam ativados no ar e vice e versa, um desses sistemas é o próprio Ground Spoilers (peças na asas que levantam durante o pouso e ajudam a reduzir a velocidade de um avião após o pouso, aumentando o arrasto).

Às 18h48, a aeronave toca o solo, e de prontidão os Ground Spoilers não levantam, o copiloto exclama “sem spoilers”, porém não observam o posicionamento errado das manetes, o motor esquerdo em reversão tenta frear o avião mas o direito segue acelerando, para a última velocidade programada no piloto automático, por esse motivo, o avião desvia para a esquerda do centro da pista, sem qualquer auxílio do freio automático, os pilotos naquele momento, não sabiam o que estava acontecendo, e isso é levado em conta pelo CENIPA, uma vez que há a possibilidade do comandante ter achado que aquele incidente era por conta de uma aquaplanagem, uma vez que o procedimento de pisar no freio lentamente, auferidos no dados de voo, é o adequado a ser feito em uma situação de aquaplanagem, após isso, o copiloto mais uma vez exclama para desacelerar, porém já não era possível.

Em síntese, o PR-MBK, tocou ao solo às 18h48 e 26 segundos com a velocidade de 263 km/h (duzentos e sessenta e três quilômetros por hora) e às 18h48 e 50 segundos, colide com o prédio de cargas da TAM Express em uma velocidade de 137 km/h (cento e trinta e sete quilômetros por hora), quarenta e nove

segundos depois vitimando todas as pessoas a bordo e mais doze pessoas no solo, que ao atingir o prédio e um posto de gasolina resultou em grande incêndio, muito por conta do combustível em excesso vale ressaltar que o alarme que notifica os pilotos por uma eventual manete em posição errada já tinha sido fabricado pela Airbus, porém era opcional. Por fim, foi motivo de muita crítica por parte do CENIPA, o sistema de controle de potência do A320, mesmo com a aeronave já em solo, com uma manete em reverso, com os ground spoilers armados para o pouso, o autobrake (freio automático) selecionado, e com as aplicações de pressão nos pedais o computador preferiu dar prioridade ao posicionamento de uma manete em “CL”.

8. Conclusão.

A jurisprudência tem papel fundamental para regular os cotejos analíticos quando há efetiva divergência entre decisões judiciais com a mesma materialidade, porém é fato que em acidentes aéreos, os acordos extrajudiciais também são firmados, porém não é o caminho mais adotado pelos familiares das vítimas do caso narrado, ou seja, no prisma da indenização a discussão tem papel fundamental, em ambos acidentes, os familiares que não fizeram o acordo extrajudicial, optaram pela criação de Associação, no caso da GOL, a “Associação de Familiares e Amigos das Vítimas do Voo 1907”, e no da TAM, a “Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo TAM JJ3054” (Afavitam), e em juízo são efetivamente agentes das ações que visam a devida indenização, que dentro dos casos narrados, geram condenações às empresas aéreas em montantes milionários.

Porém fundamentado no Princípio de livre acesso à justiça, as discussões judiciais prolongam por décadas e alguns familiares buscam o litígio de forma bem onerosa, a no acidente da TAM, ficou evidente o *modus operandi* e como funciona essa judicialização, ou seja, é comum acionar na justiça e configurar no polo passivo tanto a empresa aérea como a fabricante da aeronave, como por exemplo a AirBus firmou um acordo de cerca de R\$30.000.000,00 (trinta milhões de reais), mesmo sem reconhecer a responsabilidade no acidente e bem como o CENIPA alegar como fator contribuinte a falha humana, além da má qualidade da pista, pressão

psicológica dos tripulantes, produzida pela TAM em meio ao caos aéreo.,sem citar falhas mecânicas.

Por um outro lado, o caso GOL 1907, o relatório do CENIPA, apontou diversos fatores contribuintes para o acidente, porém nenhum apontou alguma responsabilidade da companhia aérea, que pelo contexto do caso narrado se assemelha à vítima, que por negligência, imprudência e imperícia tanto da tripulação americana quanto do Controle de Tráfego Aéreo, teve sua imagem abalada, bem como destruído uma das mais novas aeronaves, porém pelo contexto trágico, não se inclui esse tipo de assunto na discussão, e é fato que mesmo sem ter contribuído no acidente, a GOL teve de indenizar, além do seguro de responsabilidade obrigatório, a empresa aérea firma os acordos e não divulga valores sob a ótica de preservar a segurança do ressarcido porém a título de exemplo a 24ª Vara Cível do TJSP condenou a GOL ao pagamento de R\$ 137.381,37 (cento e trinta e sete mil trezentos e oitenta e um reais e trinta e sete centavos) de indenização à família de Ana Maria Caminha Maciel Silva, uma das 154 vítimas do acidente, e além disso a 10ª Câmara Cível do TJRJ já havia obrigado a empresa ao pagamento da pensão mensal de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) à família de Ana Maria. Dessa forma, a indenização é bastante onerosa e é levada em conta pelo cálculo com base no número de dependentes que a vítima deixou, bem como na condição financeira.

Em síntese, sob o princípio do CENIPA de não atribuir culpa em seus relatórios, os familiares da vítima, se desdobram nos relatórios preliminares e definitivos para com base na sua interpretação, conseguir encontrar um culpado, para que esse seja alvo da ação indenizatória, e de certa forma, é de suma importância entender o embate na discussão jurisprudencial, quanto ao prazo prescricional e os princípios constitucionais do Código de Defesa do Consumidor, uma vez que, o relatório do CENIPA que contém as maiores investigações e detalhes do ocorrido, bem como os fatores contribuintes, demoram anos para serem produzidos, e nesse tempo, é importante entender quanto ao prazo para posteriormente discutir em juízo essa indenização. Por um outro lado, já é cultural na realidade da ação civil ingressar em juízo contra a companhia aérea por quaisquer motivos que seja, e em um acidente não é diferente, mesmo com a previsão no Código Brasileiro de Aeronáutica no ressarcimento e indenização, os Princípios Constitucionais do Código de Defesa do Consumidor prevalece sobre a matéria

discutida, ou seja, na realidade dos fatos, a empresa aérea antecipa as negociações e firmam acordos com os familiares e bem como realizam o pagamento dos Seguros de Responsabilidade Civil, quando previstos, mas é fato que o litígio se prolonga por anos e a discussão chega aos tribunais Superiores para firmar o entendimento, de qualquer forma, pode-se entender como a empresa aérea, como prestadora de serviço público e fornecedora no âmbito do Direito do Consumidor, e por esse motivo há de ser responsabilizada objetivamente por eventuais indenizações, mesmo que sem culpa ou dolo porém sempre no prisma Constitucional.

9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim A. **Manual de Direito do Consumidor - Vol. Único**. Grupo GEN, 2024

KHOURI, Paulo R. Roque A. **Direito do Consumidor**. Grupo GEN, 2020

NUNES, Rizzatto. **Curso de direito do consumidor**. SRV Editora LTDA, 2024.

Almeida, Fabricio **Bolzan de Direito do consumidor esquematizado** – 8. ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020.

FACHIN, Luiz Edson. Novo Código Civil brasileiro e o Código de Defesa do Consumidor: um approach de suas relações jurídicas. In: MONTEIRO, António Pinto (dir.). Estudos de direito do consumidor, n. 7. Coimbra: Centro de Direito de Consumo, 2005. p. 111.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 2. ed. São Paulo: Malheiros, 1999.

BENJAMIN, Antônio Herman V. **O transporte aéreo e o Código de Defesa do Consumidor**. Revista de Direito do Consumidor, v. 100, n. 24, 2015.

STRACK, Amanda Filsner Dias; DA CUNHA, Beatriz Andrade Gontijo; FÉLIX, Vinícius Cesar Luiz Carlos Goiabeira Rosa. **DA PRIMAZIA DO CDC SOBRE O CBA, NO SERVIÇO DE TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO**, RJLB, 2022.

(REsp 1281090/SP, Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 07/02/2012, DJe 15/03/2012)

(REsp 1984282-SP, Rel. Min. Luis Felipe Salomão, Quarta Turma, por unanimidade, julgado em 16/08/2022.)

CENIPA. **Relatório Final do acidente com a aeronave** [Boeing 737-800, PR-GTD] em [Mato Grosso]. Brasília: CENIPA, [2008].

CENIPA. **Relatório Final do acidente com a aeronave** [Airbus A320-233, PR-MBK] em [São Paulo]. Brasília: CENIPA, [2009].