PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO

FACULDADE DE DIREITO

EDUARDO GOUVÊA CRISTELO

JUDICIALIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL: Um reflexo da inobservância da Convenção de Montreal e do Código Brasileiro de Aeronáutica pelos Tribunais Brasileiros, bem como do crescimento da chamada judicialização de oportunidade, massificada pelas *law techs* atuantes no setor aeronáutico.

SÃO PAULO

2022

EDUARDO GOUVÊA CRISTELO

JUDICIALIZAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO NO BRASIL – Um reflexo da inobservância da Convenção de Montreal e do Código Brasileiro de Aeronáutica pelos Tribunais Brasileiros, bem como do crescimento da chamada judicialização de oportunidade, massificada pelas *law techs* atuantes no setor aeronáutico.

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo como exigência parcial para obtenção do título de bacharel em Direito sob orientação da Prof.ª Dr.ª Marcia Conceição Alves Dinamarco.

SÃO PAULO/SP

2022

AGRADECIMENTOS E DEDICATÓRIA

Primeiramente, agradeço aos meus pais, **Marcelo Pratti Cristelo e Emilia de Mattos Gouvêa Cristelo** por serem os maiores apoiadores do meu maior sonho, me proporcionarem a melhor educação social e acadêmica possível. Obrigado por me apoiarem nas horas boas e ruins, por se preocuparem com cada minuto da minha vida e por me fazer com que eu herdasse algo que ninguém pode tirar de mim, o conhecimento.

Aos meus avós, que nos momentos de saudade sempre estiveram presentes e me apoiando, mesmo de longe.

Aos meus queridos amigos **Raissa Casoy, Geórgia Faria, Enzo Miolaro, Beatriz Jacob, Beatriz Mainardi, Danniela Bragagnolo, Giorgia Giocondo, Laura Scalon, Alexandre Kiyohara, Maria Júlia Vicente, Rafael Pascote, Túlio Ciotti e Pedro Villaça**, por serem minha base em São Paulo, local onde desde o início da faculdade não estive sozinho, tento total amor e suporte dessas pessoas.

Ao meu querido amigo **Marcelo Paiva**, meu primeiro amigo do curso de Direito, ainda na Faculdade de Direito de Vitória (FDV). Marcelo é aquele irmão que não é de sangue, esteve comigo desde o primeiro dia e nunca mais saiu e jamais sairá da minha vida.

Ao meu primeiro mentor na esfera jurídica, **Rodolpho Pandolfi**, que abriu as portas da APD Advogados, em Vitória, e sempre me proporcionou a maior riqueza que alguém pode oferecer, o conhecimento. Agradeço ao Rodolpho por sempre acreditar e sempre apoiar minhas escolhas e, principalmente, por me moldar e me preparar para o mundo da advocacia.

Às queridas Sócias do Bernardi & Schnapp Advogados, **Érica de Angelis Kawahala e Juliana Chinem**, por me apoiarem e me ensinarem muito, exercendo um papel fundamental para minha formação e aprimoramento na esfera jurídica. Ambas foram responsáveis pelo meu amadurecimento profissional, duas profissionais extremamente preocupadas com as pessoas e o ensino, agradeço por me prepararem

intensamente e incisivamente para a advocacia.

Agradeço ao Gianfranco Beting, o ‘’*Panda”,* um dos maiores responsáveis pela mudança na minha vida, minha vinda para São Paulo e pela minha paixão pela aviação. Sem as palavras de Gianfranco, isso jamais seria possível.

Agradeço à Bateria 22 de Agosto que desde o primeiro contato me acolheu e foi minha família em São Paulo, todos os sábados às 14 (quatorze) horas no Parque Ibirapuera. Sem dúvida a Bateria me proporcional as melhores amizades que tenho em São Paulo, foi responsável por todo suporte emocional completando o vazio que é morar longe da minha família. A Bateria não se limita a ensaio nos finais de semana, é muito mais que isso, é amor, é paixão. Espero pelo resto da minha vida guardar a memória afetiva do som do repique subindo.

Por fim, ao meu querido Gabriel Borges, *in memoriam,* que foi meu companheiro no Centro Educacional Leonardo da Vinci e posteriormente na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

“Valeu a pena? Tudo vale a pena se a alma não é pequena.”

Fernando Pessoa.

RESUMO

A cultura de judicialização de alguns setores no Brasil como o bancário, telefonia e aéreo, está cada vez mais frequente. As empresas prestadoras desses serviços têm enfrentado cada vez mais dificuldades nos tribunais com decisões dispares em relação as condenações desses casos, o que gera um estado de extrema insegurança jurídica.

O tema principal a ser abordado é a judicialização das questões que envolvem o transporte aéreo, setor que vem sofrendo um impacto muito grande com essa judicialização em massa, essa que cada vez mais cresce com o incentivo das legal techs que comercializam os direitos dos passageiros.

No Brasil, é muito comum os tribunais aplicarem o Código de Defesa do Consumidor em detrimento da Convenção de Montreal, a qual o Brasil é signatário, e dos artigos 251-A e 256 § 1º inciso II do Código Brasileiro de Aeronáutica, ambas específicas para o caso de transporte aéreo. Tal situação desenvolve um cenário de insegurança jurídica em vista da não observância das normas pelos tribunais.

O trabalho tem por objetivo demonstrar como mecanismos no próprio Código de Processo Civil podem colaborar com a diminuição da insegurança jurídica, com a observância da legislação específica e mecanismos para padronização das decisões judiciais envolvendo o transporte aéreo de passageiro.

PALAVRAS-CHAVE:

Desjudicialização, Transporte Aéreo, Legal Techs, Código de Ética OAB, Padronização de decisões, Direito Processual Civil, Aplicação de tratados internacionais, Hierarquia normativa, Convenção de Montreal, Código Brasileiro de Aeronáutica, Código de Defesa do Consumidor, Aviação Civil, Dano Moral Presumido, Insegurança Jurídica.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ALTA	Latin American and Caribbean Air Transport Association
ABM	Associação brasileira de Magistrados
CBA	Código Brasileiro de Aeronáutica
CDC	Código de Defesa do Consumidor
CNJ	Conselho Nacional de Justiça
IATA	International Air Transportation Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
JEC	Juizado Especial Cível
JURCAIB	Junta dos Representantes das Companhias Aéreas Internacionais no Brasil
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
Resp	Recurso Especial
RE	Recurso Extraordinário
STF	Supremo Tribunal Federal

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....8

1. TEMA 210 DO STF: A APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO DE MONTREAL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS EM DETRIMENTO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR.....10

1.1. Da análise pré-constitucional.....10

1.2. Da análise constitucional.....12

1.3 A Aplicação do Código de Brasileiro de Aeronáutica e a repulsa ao *punitive damage*.....15

2. A JUDICIALIZAÇÃO EM MASSA DO SETOR AÉREO NO BRASIL: UM COMPARATIVO EM RELAÇÃO AO MUNDO 20

3. AS *LAW TECHS*, OU APLICATIVOS ABUTRES, E O SEU PAPEL DEVASTADOR PARA O DESENVOLVIMENTO DO SETOR AÉREO COM A COMERCIALIZAÇÃO DOS DIREITOS DOS PASSAGEIROS.....25

4. A ATUAÇÃO DAS *LAW TECHS* COMO UM REPELENTE DE INVESTIMENTOS AO SETOR.....33

5. A NECESSIDADE DE AÇÃO EFETIVA DO JURICIÁRIO PARA GARANTIR A SEGURANÇA JURÍDICA.....37

6. CONCLUSÃO.....46

REFERÊNCIAS.....48

INTRODUÇÃO

A história da aviação e do Brasil possuem, certamente, laços estreitos. É totalmente impossível contar a história da aviação sem mencionar o Brasil, isso pelo fato de que o brasileiro Alberto Santos-Dumont, em 1906, foi o responsável pela construção do 14-BIS, que apesar das controvérsias é vista como a primeira aeronave a alçar voo, por conta própria. Desde então, a aviação mundial passou por incisivas e importantes evoluções em tecnologia, segurança, funcionalidade e em propósitos.

Analisando um panorama mais atual, considerando as diversas evoluções tecnológicas e o fenômeno difundido da globalização, é fundamental entender a importância e inserção da aviação comercial nesse cenário. As grandes invenções sempre foram acompanhadas do suprimento de grandes necessidades da humanidade, o que não difere do assunto abordado, já que a necessidade das pessoas de se conectarem de forma rápida e segura, seja para turismo, lazer, negócios ou assuntos pessoais, foi suprimida com as viagens de avião.

Atualmente, é impossível desassociar o tema da globalização e da aviação, por estarem diretamente relacionados, seja para fins cargueiros ou de passageiros, atendendo a diversas demandas em diversas partes do mundo, com diversos idiomas, diversas culturas, diversos países. Por tal motivo, é fundamental que todo esse procedimento, todas as relações traçadas, sejam padronizadas, por ser um meio de transporte claramente globalizado.

Tal padronização já acontece nas Agências Reguladoras de Transporte Aéreo, as mesmas regras de certificação de aeronaves, de segurança operacional, de manutenção são, se não idênticas, extremamente próximas, o que torna os bastidores operacionais mais céleres e seguros.

Assim, é imprescindível que essa similaridade abarque também a esfera jurídica, tendo em vista que a aviação é um transporte internacionalizado, assim, a mesma regra aplicada no país de origem tem que ser aplicada no país de destino. Entretanto, é extremamente delicado falar do Brasil nesse contexto, justamente pelo cenário de insegurança jurídica que se observa internamente, onde diversos tribunais não respeitam a aplicabilidade da Convenção de Montreal (Decreto 5.910 de 27 de

setembro de 2006)[1], claramente reconhecida no Tema 210 do Supremo Tribunal Federal, bem como normas específicas sobre o tema, que estão alinhados com a legislação internacional, como é o caso do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986)[2].

Um dos cernes da problemática da judicialização do transporte aéreo no Brasil é justamente a aplicação do Código de Defesa do Consumidor[3] em detrimento da legislação específica e da legislação hierarquicamente superior retro mencionadas, o que contribui, certamente, para a judicialização de oportunidade, massificada, e que nada contribuem para o desenvolvimento do setor.

Todo esse processo massificado de judicialização é fomentado pelos chamados aplicativos abutres, que são *Lawtechs* que comercializam os direitos dos passageiros, sub-rogando os mesmos, prometendo indenizações em um prazo médio de 48 horas, promovendo não somente a massificação das ações judiciais contra as companhias aéreas como, também, a mercantilização da advocacia. Fundamental destacar que essas *Lawtechs* não são escritórios de advocacia, o que claramente viola o Estatuto da Advocacia da Ordem dos Advogados do Brasil (Lei 8.906 de 4 de julho de 1994)[4].

Tanto o grande número de ações judicias contra as empresas do setor, como toda a insegurança jurídica pela não observância da Convenção de Montreal e do Código Brasileiro de Aeronáutica pelos Tribunais brasileiros, são vistos como motivos pouco atrativos e que repelem investidores nacionais e internacionais para o mercado brasileiro, principalmente às companhias *low-cost*, que são aquelas que visam o baixo custo operacional, objetivo que se torna impossível justamente pelo chamado ‘’Custo Brasil’’ que ‘’é a expressão usada para se referir a um conjunto de dificuldades estruturais, burocráticas, trabalhistas e econômicas que atrapalham o crescimento do país, influenciam negativamente, comprometem investimentos e contribuem para uma

[1] BRASIL. Decreto nº 5.910 de 27 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm
[2] BRASIL. Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565compilado.htm
[3] BRASIL. Lei 8.078 de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm
[4] BRASIL. Lei nº 8.906 de 4 de julho de 1994. Dispõe sobre o Estatuto da Advocacia e a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8906.htm

excessiva carga tributária’’[5].

Em vista de todo o exposto, é fundamental que as companhias aéreas, os Tribunais e o Conselho Nacional de Justiça meçam esforços para que essa insegurança jurídica seja cessada, tratando o tema da judicialização massificada do setor aéreo, tão imprescindível para o crescimento do país, com extrema responsabilidade, trabalhando conjuntamente para que métodos processuais de uniformização de jurisprudência sejam aplicados, reconhecendo a aplicação da legislação especial e hierárquica aplicável, quando tratamos de transporte aéreo.

1. TEMA 210 DO STF: A APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO DE MONTREAL NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS EM DETRIMENTO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR.

1.1. Da análise pré-constitucional

Inicialmente, é fundamental esclarecer e evidenciar o cerne do debate, a antinomia existente entre a Convenção de Montreal, proveniente da ordem jurídica internacional e o Código de Defesa do Consumidor, estabelecido e consolidado na legislação interna brasileira. Pois bem, em um primeiro momento, é necessário que se faça uma análise pré-constitucional, a partir de um debate dos métodos de resolução de antinomias, utilizando-se dos critérios hierárquico, cronológico e da especialidade.

A Convenção de Montreal, celebrada em Montreal, no Canadá em 28 de maio de 1999, tem por principal objetivo a unificação de algumas regras que abordam o

[5] O que é custo Brasil. Disponível em: https://www.portaldaindustria.com.br/industria-de-a-z/o-que-e-custo-brasil/

transporte aéreo internacional que, como já mencionado, deve ser unificado, tendo em vista que a mesma regra aplicada no país de origem deve ser aplicada no país de destino, por se tratar de um meio de transporte altamente internacionalizado.

Referida Convenção foi aprovada pelo Congresso Nacional Brasileiro por intermédio do Decreto Legislativo 59 de 18 de abril de 2006, sendo promulgada pelo Decreto 5.910 de 27 de setembro de 2006[6]. Ao adentrar ao ordenamento jurídico brasileiro, mesmo não se tratando de um Tratado Internacional que verse sobre Direitos Humanos, a Convenção de Montreal adquiriu o *status* de legislação supralegal, pela disposição conferida no Artigo 178 da Constituição Federal[7], nos seguintes termos *"A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade."*

Consequentemente, já no primeiro critério de resolução de antinomias, que é o hierárquico, o Tratado já se sobrepõe em relação a legislação interna. Contudo, para uma robustez argumentativa maior, torna-se imprescindível a análise dos critérios restantes, quais sejam, os critérios da especialidade e cronológico.

Pois bem, ao falar do critério da especialidade como forma de resolução de antinomias, é fundamental destacar os ensinamentos que preceitua Maria Helena Diniz[8]:

> Uma norma é especial se possuir em sua definição legal todos os elementos típicos da norma geral e mais alguns de natureza objetiva ou subjetiva, denominados especializantes. A norma especial acresce um elemento próprio à descrição legal do tipo previsto na norma geral, tendo prevalência sobre esta, afastando-se assim o *bis in idem*, pois o comportamento só se enquadrará na norma especial, embora também seja previsto na geral''

É evidente que a Convenção de Montreal no critério da especialidade se

---

[6] BRASIL. Decreto nº 5.910 de 27 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm

[7] BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm

[8] DINIZ, Maria Helena. **Conflito de Normas**. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2009. p. 40

sobrepõe ao Código de Defesa do Consumidor, justamente por unificar regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, sendo aprovada pelo Congresso Nacional, seguindo o devido processo legal legislativo, sendo incorporada pelo ordenamento jurídico brasileiro com *status* de legislação supralegal. O Código de Defesa do Consumidor, por outro lado, tem disposição generalista para todas as relações de consumo portanto, é, e deve ser interpretada como uma norma geral.

Já ao abordar o critério cronológico, é necessário que se destaque os ensinamentos de Norberto Bobbio de que *lex posterior derogat legi priori*, ou sejam lei posterior derroga lei anterior. Bobbio ensina na sua obra Teoria do Ordenamento Jurídico (1997, p.93)[9] que "a vontade posterior revoga a precedente, e que dois atos de vontade da mesma pessoa vale o último no tempo".

Ao se aplicar o critério cronológico ao caso em debate, a Convenção de Montreal se sobrepões cronologicamente em relação ao Código de Defesa do Consumidor, considerando que a Convenção foi celebrada em 1999 em Montreal, no Canadá, aprovada pelo Congresso Nacional Brasileiro e promulgada em 2006 e Código de Defesa do Consumidor é datado de 11 de setembro de 1990.

Assim, após a análise dos três critérios de resolução de antinomias (hierárquico, cronológico e da especialidade) não restam dúvidas da prevalência e sobreposição, a partir de uma análise pré-constitucional, da Convenção, tendo em vista que hierarquicamente, por ter status supralegal, o tratado é superior a legislação ordinária, cronologicamente a legislação internacional é posterior e no critério da especialidade a lei é claramente, pelos motivos retro mencionados, mais específica que o Código de Defesa do Consumidor.

1.2. Da análise constitucional

Partindo para uma análise Constitucional do embate, o Supremo Tribunal

[9] BOBBIO, Norberto. **Teoria do ordenamento jurídico.** 10ª Ed., Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1997.

Federal, guardião da Constituição da República Federativa do Brasil, foi responsável pelo mais importante precedente relacionado ao tema no território nacional. Após o provimento do Recurso Extraordinário 636331/RJ[10] – Rio de Janeiro, em sessão presidida pela Ministra Carmem Lúcia, foi fixada a tese para o tema 210 do STF, qual seja *''Nos termos do art.178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da Responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor.''*[11]

O Recurso Extraordinário retro mencionado foi interposto pela *Société Air France* ''Air France'' contra acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro que tinha por objeto a aplicação da Convenção de Varsóvia, que é um tratado internacional também incorporado pela legislação brasileira que limita, nos casos de extravio de bagagem, o valor da indenização devida a título de danos materiais. Na referida decisão, o Tribunal de Justiça negou provimento ao recurso entendendo pela sobreposição do CDC.

Em sede recursal em instância máxima, a recorrente pretendeu a reforma do acórdão proferido em 2ª instância fundada, principalmente, no artigo 178 da Constituição Federal que reflete todo debate pré-constitucional já realizado ao passo que preceitua: *''A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e*

---

[10] BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Tribunal Pleno). Recurso Extraordinário 636331/RJ. Recurso extraordinário com repercussão geral. 2. Extravio de bagagem. Dano material. Limitação. Antinomia. Convenção de Varsóvia. Código de Defesa do Consumidor. 3. Julgamento de mérito. É aplicável o limite indenizatório estabelecido na Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil, em relação às condenações por dano material decorrente de extravio de bagagem, em voos internacionais. 5. Repercussão geral. Tema 210. Fixação da tese: "Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor". 6. Caso concreto. Acórdão que aplicou o Código de Defesa do Consumidor. Indenização superior ao limite previsto no art. 22 da Convenção de Varsóvia, com as modificações efetuadas pelos acordos internacionais posteriores. Decisão recorrida reformada, para reduzir o valor da condenação por danos materiais, limitando-o ao patamar estabelecido na legislação internacional. 7. Recurso a que se dá provimento.Recorrente: SOCIÉTÉ AIR FRANCE. Recorrido: JANEKELLY RIBEIRO RÊGO: Min. Ellen Gracia; Julgado em: 07/03/2006. Publicado e: 31/03/2006. DJ 31-03-2006 PP-00038 EMENT VOL-02227-03 PP-00539. RJP v. 2, n. 9, 2006, p. 121-122. LEXSTF v. 28, n. 328, 2006, p. 220-223. REVJMG v. 57, n. 176/177, 2006, p. 468-469.

[11]Tema:210. Título:Limitação de indenizações por danos decorrentes de extravio de bagagem com fundamento na Convenção de Varsóvia. Descrição: Agravo de instrumento interposto contra decisão que inadmitiu recurso extraordinário em que se discute, à luz do art. 178, da Constituição Federal, a possibilidade, ou não, de limitação, com base na Convenção de Varsóvia (Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional), das indenizações por danos morais e materiais decorrentes de extravio de bagagem. Repercussão Geral em 16/03/2021. Publicado em 13/11/2017. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/tema.asp?num=210

terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade."

No decorrer do importante julgado, em diversos momentos, também foi examinado pela Ministra Rosa Weber o Agravo em Recurso Extraordinário 766618/SP, interposto pela empresa Air Canada, que tem por objeto a prevalência da prescrição bienal, prevista no artigo 35, item 1, da Convenção de Montreal em detrimento do prazo de reparação quinquenal, estabelecido pela legislação brasileira nos casos de transporte aéreo internacional.

Essa prevalência relativa ao prazo prescricional já foi objeto de decisão pelo Supremo Tribunal Federal em 07/02/2006, no Recurso Extraordinário 297901[12], de relatoria da Ministra Ellen Graice. Nessa oportunidade, o recurso foi provido entendendo pela aplicação do prazo prescricional de dois anos estabelecido pelo artigo 29 da Convenção de Varsóvia, que foi atualizada e substituída pela Convenção ora debatida, como pode ser observado na ementa abaixo:

> PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. 1. O art. 5o, § 2o, da Constituição Federal se refere a tratados internacionais relativos a direitos e garantias fundamentais, matéria não objeto da Convenção de Varsóvia, que trata da limitação da responsabilidade civil do transportador aéreo internacional (RE 214.349, rel. Min. Moreira Alves, DJ 11.6.99). 2. Embora válida a norma do Código de Defesa do Consumidor quanto aos consumidores em geral, no caso específico de contrato de transporte internacional aéreo, com base no art. 178 da Constituição Federal de 1988, prevalece a Convenção de Varsóvia, que determina prazo prescricional de dois anos. 3. Recurso provido." (RE 297901, Relator(a): Min. ELLEN GRACIE, Segunda Turma, julgado em 07/03/2006, DJ 31-03-2006 PP-00038 EMENT VOL-02227-03 PP-00539 RJP v. 2, n. 9, 2006, p. 121-122 LEXSTF v. 28, n. 328, 2006, p. 220-223 REVJMG v. 57, n. 176/177, 2006, p. 468-469)

[12] BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Segunda Turma). Recurso Extraordinário 297.901/RN. PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. 1. O art. 5º, § 2º, da Constituição Federal se refere a tratados internacionais relativos a direitos e garantias fundamentais, matéria não objeto da Convenção de Varsóvia, que trata da limitação da responsabilidade civil do transportador aéreo internacional (RE 214.349, rel. Min. Moreira Alves, DJ 11.6.99). 2. Embora válida a norma do Código de Defesa do Consumidor quanto aos consumidores em geral, no caso específico de contrato de transporte internacional aéreo, com base no art. 178 da Constituição Federal de 1988, prevalece a Convenção de Varsóvia, que determina prazo prescricional de dois anos. 3. Recurso provido. Recorrente: VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A - VASP. Recorrido: SYLVIA REGINA DE MORAES ROSOLEM: Min. Gilmar Mendes, Julgado em: 25 de maio de 2017. Publicado e: 13/11/2017PROCESSO ELETRÔNICO. REPERCUSSÃO GERAL – MÉRITO DJe-257 DIVULG 10-11-2017 PUBLIC 13-11-2017.

Destaca-se que, em mesma oportunidade, tanto o prazo prescricional bienal, previsto na Convenção de Montreal (entendida como a atualização da Convenção de Varsóvia), como a aplicabilidade dos tratados internacionais, foram reconhecidos. Dessa forma, a tese fixada ao tema 210 deve ser observada por todo o sistema judicial brasileiro, inclusive pelos tribunais inferiores.

Assim, por fim, não restam dúvidas, após a análise pré-constitucional, valendo-se dos critérios de resolução de antinomias, analisando o disposto no artigo 178 da Constituição Federal, analisando os principais julgados do STF sobre o tema que, em matéria de transporte aéreo internacional, devem ser aplicados os Tratados Internacionais específicos em detrimento do Código de Defesa do Consumidor.

1.3. A aplicação do Código Brasileiro de Aeronáutica e a repulsa ao *punitive damage.*

Após uma análise detalhada da aplicação de uma legislação estrangeira específica em matéria de transporte aéreo internacional em detrimento de uma legislação interna generalista, é fundamental a apreciação de dispositivos produzidos internamente que provocam uma antinomia interna.

Nesse sentido, é de suma importância que se aborde o Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA - Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986[13], que é incumbido de legislar especificamente e especialmente sobre o transporte aéreo no Brasil. Pois bem, o Código Brasileiro de Aeronáutica é um dos mecanismos jurídicos que infelizmente não possui a devida atenção dos tribunais brasileiros, sendo pouco aplicado na prática, apesar de se revelar fundamental para a manutenção do setor.

A antinomia presente entre o CBA e o Código de Defesa do Consumidor é, claramente, solucionado pelo critério da especialidade, visto que em matéria aeronáutica, o diploma legal deve ser aplicado em detrimento do CDC. Entretanto, no

[13] BRASIL. Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565compilado.htm

tocante ao critério cronológico, é fundamental para os fins e objetivos da presente tese a separação de apenas alguns dispositivos que se tornam o cerne do problema.

Em 2020, em decorrência da pandemia ocasionada pelo Covid-19, medidas emergenciais foram tomadas em diversos setores visando a redução de danos. No setor aéreo não foi diferente, a Lei 14.034 de 5 de agosto de 2020[14] acrescentou ao CBA o artigo 251-A, com a seguinte redação: “Art. 251-A. A indenização por dano extrapatrimonial em decorrência de falha na execução do contrato de transporte fica condicionada à demonstração da efetiva ocorrência do prejuízo e de sua extensão pelo passageiro ou pelo expedidor ou destinatário de carga”.

Referido dispositivo, além de visar a redução de impactos durante a pandemia, é de extrema relevância para a manutenção do setor, uma vez que viabiliza a redução da indústria do dano moral bem como a redução da massificação da judicialização de oportunidade que tem caráter punitivo

O caráter punitivo, ou *punitive damage*, como conhecido na doutrina estrangeira, surge justamente no momento em que o real intuído na fixação dos valores a título de danos morais em processo de responsabilidade civil envolvendo o transporte aéreo superam a esfera reparatória e passam a ter uma conotação de punitiva às companhias aéreas, resultando em valores extremamente onerosos em relação ao real dano sofrido. Nesse sentido, Márcio Souto, diretor jurídico de uma das maiores empresas aéreas estrangeiras operantes no país, bem como diretor da Junta de Representantes das Companhias Aéreas Internacionais do Brasil afirma[15]:

> ‘’A banalização e incorreta aplicação do dano moral no transporte aéreo no Brasil inverteram o sentido da indenização para oportunidade, notadamente em pequenos atrasos de voo ou extravio temporário de bagagem, quando consumidores passam a criar expectativa de ganhos e abarrotam o Poder Judiciário com processos que buscam exclusivamente um enriquecimento sem causa.’’

[14] BRASIL. Lei nº 14.034 de 5 de agosto de 2020. Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da Covid-19; e altera as Leis n os 7.565, de 19 de dezembro de 1986, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 12.462, de 4 de agosto de 2011, 13.319, de 25 de julho de 2016, 13.499, de 26 de outubro de 2017, e 9.825, de 23 de agosto de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/L14034.htm

[15] Revista do advogado - Direito Aeronáutico / Associação dos Advogados de São Paulo (AASP). Imprensa: São Paulo, AASP, 1980. Referência: v. 39, n. 142, p.97 , jun., 2019. Disponibilidade: Rede Virtual de Bibliotecas. Localização: CAM, STF, STJ, TJD

Sobre o tema, importante destacar as explicações dadas pelo grande atuante na área do Direito Aeronáutico, Ricardo Bernardi, ao Correio Braziliense[16]:

> O advogado Ricardo Bernardi, sócio do escritório Bernardi e Schnapp Advogados, explicou que o dano moral é a compensação por dor e sofrimento e por desestímulo à prática do ato. No entanto, os tribunais concedem o dano moral, independentemente do dano efetivo, basta o atraso do voo para que haja obrigatoriedade, sem aferir se houve dor ou sofrimento, ressaltou. ;O dano moral automático e o aspecto coletivo geram a multiplicidade. É absurdo o número de litígios. É claro que existem em outros nos países, mas para ganharem dano moral tem que ter ofensivo à honra;, assinalou.

Ainda sobre o leque do caráter punitivo do dano moral, destaca-se que um dos principais motivos que colaboram para a propagação do mesmo em transporte aéreo de passageiros é o não conhecimento do cotidiano aeronáutico e o caráter técnico das operações. O resultado é que o judiciário, muitas vezes, pelas características do setor que possui regras e um cotidiano bastante específicos, desconhece os motivos pelos quais alguns voos são cancelados, ou sofrem atrasos, ou são impedidos de decolar por questões climáticas ou passam por manutenção não programada, quando esses imprevistos são motivados por uma causa alheia à vontade da companhia aérea.

Nesse sentido, a análise da sobreposição de dispositivos do CBA em detrimento da aplicação do Código de Defesa do Consumidor não deve ser restrita ao artigo 251-A, que é apenas um dos gatilhos para o incentivo da judicialização de massa, e da indústria do dano moral. Assim, outro fator que contribui severamente para essa indústria de enriquecimento sem causa, e que serve como pilar e orientador de todo esse processo, é a não observância do artigo 256, § 1º, II, que aborda a responsabilidade do transportador por dano ao passageiro, e possui a seguinte disposição:

> Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:
>
> § 1° O transportador não será responsável:
>
> II - no caso do inciso II do caput deste artigo, se comprovar que, por motivo de caso fortuito ou de força maior, foi impossível adotar medidas necessárias, suficientes e adequadas para evitar o dano.

[16] Judicialização no setor aéreo atinge R$ 1 bilhão, diz diretor da Iata. Disponível em: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2020/06/02/internas_economia,860327/judicializacao-no-setor-aereo-atinge-r-1-bilhao-diz-diretor-da-iata.shtml

Logo após, em seu § 3º, o legislador lista situações em que ficam caracterizados o caso fortuito ou de força maior para fins do inciso II do § 1° do artigo 256 quais sejam:

> 3º Constitui caso fortuito ou força maior, para fins do inciso II do § 1º deste artigo, a ocorrência de 1 (um) ou mais dos seguintes eventos, desde que supervenientes, imprevisíveis e inevitáveis
>
> I - restrições ao pouso ou à decolagem decorrentes de condições meteorológicas adversas impostas por órgão do sistema de controle do espaço aéreo;
>
> II - restrições ao pouso ou à decolagem decorrentes de indisponibilidade da infraestrutura aeroportuária;
>
> III - restrições ao voo, ao pouso ou à decolagem decorrentes de determinações da autoridade de aviação civil ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública, que será responsabilizada;
>
> IV - decretação de pandemia ou publicação de atos de Governo que dela decorram, com vistas a impedir ou a restringir o transporte aéreo ou as atividades aeroportuárias

Listadas as hipóteses de caracterização de caso fortuito e força maior para o Código Brasileiro de Aeronáutica, é cristalino que todas as situações listadas se fundamentam e são justificadas pela característica da operação aérea e por sua rotina, que visa principalmente transportar o passageiro, de um ponto A até um ponto B com devida segurança.

O inciso I do § 3º ao falar de restrições ao pouso ou à decolagem decorrentes de condições meteorológicas adversas impostas por órgão do sistema de controle do espaço aéreo, traz ao operador aéreo justamente uma medida de segurança de mitigação de riscos, que visa a proteção da vida de centenas de pessoas á bordo de uma aeronave comercial, sendo cristalina que essa é uma medida preventiva de segurança e que, certamente, seria recomendada por todos os órgãos de controle aéreo ao redor do mundo, tendo em vista a internacionalização e padronização de procedimentos na aviação.

Em um segundo momento, o inciso II do § 3º ao falar de restrições ao pouso ou à decolagem decorrentes de indisponibilidade da infraestrutura aeroportuária traz ao operador aéreo justamente uma situação de, como retro mencionado, segurança,

evitando riscos aos passageiros e tripulação, bem como a preservação da aeronave, que, pela baixa infraestrutura ou condições adversas que levam a redução estrutural do aeroporto, pode ser danificada, causando transtornos não apenas para a companhia aérea mas, também, passa os próximos passageiros que podem sofrer com os atrasos decorrentes desses danos causados.

Por fim, os incisos III e IV do § 3º abordam, respectivamente, restrições ao voo, ao pouso ou à decolagem decorrentes de determinações da autoridade de aviação civil ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública e a decretação de pandemia ou publicação de atos de Governo que dela decorram, com vistas a impedir ou a restringir o transporte aéreo ou as atividades aeroportuárias. Essas são medidas que estão totalmente fora do alcance de mitigação de danos ou culpabilização do operador aéreo, tendo em vista que são determinações ou ações impeditivas oriundos de terceiros, sendo a companhia sancionada se as desrespeitar.

Assim, não restam dúvidas de que, deve haver, diante da antinomia entre o CBA e o CDC, a sobreposição e a aplicação dos artigos 251-A e 256 § 1, II do dispositivo legal específico para a atividade aeronáutica, bem como a mitigação de riscos da operação aérea. Além disso, é fundamental que se combata a judicialização de oportunidade que corrobora com o dano moral *in re ipsa*, presumido, que inclusive, não pode ser aplicado em casos decorrentes de transporte aéreo, conforme julgamento do REsp no 1.584.465, em 2018[17], bem como o *punitive damage*, que são gatilhos que são impulsionados pela não observância pelos tribunais da legislação adequada aplicável aos casos de responsabilidade no transporte aéreo de passageiros.

2. A JUDICIALIZAÇÃO EM MASSA DO SETOR AÉREO NO BRASIL:

[17] BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (Terceira Turma). Recurso Especial 1584465 / MG. DIREITO DO CONSUMIDOR E CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS E COMPENSAÇÃO DE DANOS MORAIS. PREQUESTIONAMENTO. AUSÊNCIA. SÚMULA 282/STF. ATRASO EM VOO INTERNACIONAL. DANO MORAL NÃO CONFIGURADO. EXTRAVIO DE BAGAGEM. ALTERAÇÃO DO VALOR FIXADO A TÍTULO DE DANOS MORAIS. INCIDÊNCIA DA SÚMULA 7/STJ. Recorrente: ELG (MENOR). Recorrido: TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES SA: Min. Nancy Andrighi, Julgado em: 13/11/2018 Publicado e: 20/11/2018 Disponível em: https://processo.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1772561&num_registro=201500066916&data=20181121&formato=PDF

UM COMPARATIVO DO BRASIL EM RELAÇÃO AO MUNDO

Conforme amplamente abordado anteriormente, o setor aéreo brasileiro sofre intensamente com a judicialização. Diversos fatores podem levar o passageiro a acionar judicialmente a companhia aérea, entretanto, é fundamental que haja um destaque dos motivos que contribuem para esse movimento, quais sejam: extravio de bagagens, atrasos de voos, cancelamentos, dentre diversos outros fatores.

A Resolução 400 da Agência Nacional de Aviação Civil[18] é o diploma legal específico para o tema e disciplina a responsabilidade das companhias aéreas, especificamente em seus Capítulos II e III. Tais Capítulos listam as responsabilidades em caso de atraso, cancelamento, interrupção do serviço, da assistência material, da reacomodação, do reembolso e das obrigações posteriores à execução do contrato de transporte aéreo (como é o caso do recebimento da bagagem despachada).

Pois bem, é notório que os dois principais caso que fomentam a judicialização de oportunidade, que visa o enriquecimento sem causa, são as causas relativas ao atraso de voo e extravio de bagagem. Nesse ponto, observa-se uma clara questão cultural de levar qualquer e todo tipo de demanda ao judiciário, tendo em vista que os níveis de pontualidade das companhias aéreas nacionais e de bagagens extraviadas no Brasil são bastante positivos se comparados aos dados mundiais.

Dados apontam uma contradição no número de processos judiciais contra as companhias aéreas e números de pontualidade e extravio de bagagem. No quesito pontualidade ao se analisar o mercado interno, duas companhias brasileiras lideram constantemente o ranking global de pontualidade, como se observa por simples pesquisa recente sobre o tema[19]:

> O relatório 'The Airline On-Time Performance Report' traz as 10 companhias aéreas que foram mais pontuais com seus compromissos no último mês, e a

[18] ANAC. Resolução 400 de 13 de dezembro de 2016. Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400%20-%20Retificada.pdf

[19] Companhia aérea brasileira é a mais pontual do mundo. Disponível em: https://www.melhoresdestinos.com.br/companhia-aerea-pontual.html

> lista conta com duas empresas bastante conhecidas por nós: Azul e Latam.
>
> A pesquisa traz também um levantamento das companhias mais pontuais da América Latina, com a primeira colocação da Azul – é a quinta vez no ano que ela assume esse posto em 2022, de acordo com a Cirium.
>
> O relatório de pontualidade da Cirium monitora voos de empresas de todo o mundo, com análises de informações de mais de 600 fontes de voos em tempo real, aeroportos, autoridades de aviação civil, sistemas de distribuição global e, claro, com dados das próprias companhias. Foram avaliados mais de 300 mil voos em todo o mundo em julho – 131 mil na América Latina.
>
> [...]
>
> O ranking global 'The most on-time Global Airlines – Mainline' de julho colocou a companhia aérea Azul na primeira posição, com um índice de 89,02% de pontualidade. Confira o Top-10:
>
> Azul (89,02%)
>
> JAL – Japan Airlines (87,35%)
>
> ANA – All Nippon Airways (86,92%)
>
> Latam (86,44%)
>
> Avianca (86,35%)
>
> Delta (79,61%)
>
> Emirates (78,49%)
>
> Aeromexico (78,02%)
>
> United Airlines (77,71%)
>
> Qatar Airways (74,15%)

É escandaloso que companhias que constantemente aparecem no Ranking de pontualidade mundial, como é o caso da Azul, em primeiro lugar, e da Latam, em quarto lugar, sofram a maior incidência de processos judiciais decorrentes de atraso de voo no mundo. Tal fato deixa evidente a total contradição mercadológica e evidencia uma cultura de judicialização excessiva, que certamente tira o Brasil da rota quando se fala em atratividade de investimentos das companhias aéreas nacionais e internacionais.

Ainda nessa toada, ampliando o leque de dados positivos que corroboram e evidenciam a contradição existente com a excessiva judicialização do setor aéreo no Brasil, é fundamental que se destaque o reconhecimento da pontualidade dos aeroportos brasileiros, que equilibram a qualidade de infraestrutura e a pontualidade.

Diversos aeroportos brasileiros aparecem entre os mais pontuais do mundo[20], o Aeroporto internacional de Guarulhos, inclusive, já foi reconhecido como o sexto mais pontual do mundo[21].

Os números positivos são inúmeros e contabilizados em diversas vertentes, o país em questão de extravio de bagagens tem um índice menor que metade da média mundial. Além disso, em questão de voos programados que de fato foram operados, o Brasil possui 98% de regularidade[22]:

> A SITA (Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques), por exemplo, uma empresa de tecnologias de informação, especializada em serviços direcionados para a indústria da aviação, que hoje presta serviços em 95% dos aeroportos no mundo todo, apurou, em 2018, que o Brasil possuía 2,45 extravios em relação a 1.000 bagagens, sendo que no restante do mundo a média seria de 5,69 extravios a cada 1.000 bagagens. O índice brasileiro, dessa forma, seria excelente, visto que inferior à metade da média mundial deste problema (extravio de bagagem)[23].
>
> Em outro tema, a regularidade e pontualidade na partida, ao compararmos os dados oficiais da ANAC, com os dados do Bureau of Transportation Statistics (BTS), no ano de 2019, Brasil e Estados Unidos da América apresentaram um ótimo percentual de 98% de regularidade (voos programados que de fato aconteceram), sendo que, no que diz respeito à pontualidade na partida de voos domésticos, 84% em média dos voos no Brasil saíram no horário programado, sendo que nos Estados Unidos da América o percentual de atrasos foi menos satisfatório que o brasileiro, marcando o valor de 81%.[24]

A disparidade entre número relacionados às operações aéreas e a movimentação da máquina judiciária devem ser comparadas ao demonstrativo internacional. É de conhecimento de todos que o judiciário brasileiro é, se não o mais, um dos mais carregados do mundo, com uma lista enorme de casos ainda em trâmite. Nesse sentido, se observarmos, em um olhar macro, apenas para o setor aéreo,

---

[20] Aeroportos Brasileiros estão entre os mais pontuais do mundo. Disponível em: https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/copy_of_aeroportos-brasileiros-estao-entre-os-mais-pontuais-do-mundo

[21] Confira os Aeroportos e as Companhias mais pontuais do mundo em 2021. Disponível em: https://g1.globo.com/turismo-e-viagem/noticia/2022/01/06/confira-os-aeroportos-e-as-companhias-aereas-mais-pontuais-do-mundo-em-2021.ghtml

[22] A origem da judicialização desproporcional no mercado do transporte aéreo no Brasil. Disponível em: https://www.jota.info/coberturas-especiais/aviacao-desafios-da-retomada/a-origem-da-judicializacao-desproporcional-no-mercado-do-transporte-aereo-no-brasil-20062022#_ftn1

[23] Baggage report 2018. Disponível em: https://www.sita.aero/globalassets/docs/surveys–reports/baggage-report-2018-portuguese.pdf

[24] Panorama 2019 – ABEAR. Disponível em: https://www.abear.com.br/wp-content/uploads/2020/10/Panorama2019.pdf

temos número assustadores, vejamos[25]:

> No decorrer dos anos, os tribunais inferiores se mostraram favoráveis à tese consumerista, que auxiliam um processo motivacional de reparações ilimitadas, sendo responsáveis pelo desestímulo ao ânimo conciliatório. Para exemplificar, as quatro maiores empresas aéreas nacionais em operação, juntas, no ano de 2017, realizaram, em média, 2.320 voos diários. No mesmo período, receberam 63.045 processos indenizatórios de seus clientes.
>
> Embora o número não pareça significativo se confrontado com outras indústrias no Brasil, basta uma simples comparação com outros países maduros para identificar como o impacto do Judiciário desestimula a expansão de negócios no país. Como referência, de acordo com dados da Junta dos Representantes das Empresas Aéreas Internacionais no Brasil (Jurcairb), apresentados em 2018 à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), duas grandes empresas aéreas norte-americanas operaram no Brasil, em 2017, em média, dez voos diários. Ao longo desse mesmo ano, receberam 2.859 ações judiciais relacionadas à prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros.
>
> As referidas transportadoras, em 2017, operaram aproximadamente 10.000 voos diários nos Estados Unidos e receberam 426 processos ajuizados por seus clientes naquele país.
>
> Diante dos números supracitados, reta confirmado que uma empresa aérea internacional norte-americana recebe, em média, 0,01 processo para cada 100 voos nos Estados Unidos e a mesma empresa recebe, em média, 79 processos a cada 100 voos no Brasil.
>
> O Impacto desta avalanche de ações e do fomento da mentalidade punitiva é naturalmente dividido com toda a sociedade, criando forte desestímulo à vinda de novos operadores e incremento de oferta, uma das razões pelas quais o Brasil não está entre os 40 países que mais recebem turistas nos últimos dez anos

Os números supramencionados devem, no mínimo, causar espanto. Revela-se uma cultura, uma tendência nacional, que certamente não acompanha a normalidade mundial. Essa percepção negativa, evidenciada pelos dados demonstrados é fruto tanto da demora para o reconhecimento dos tratados internacionais e da legislação especifica, como de outros fatores, como o crescimento das *law techs,* que compram o direito dos passageiros e difundem a indústria do dano moral presumido, que eleva os valores das condenações, sem contar a tendência nacional de judicializar todo e qualquer tipo de demanda sem que tenha um dano explicitamente comprovado, o que tentou ser combatido pelo artigo 251-A do Código Brasileiro de Aeronáutica, contudo

[25] Revista do advogado - Direito Aeronáutico / Associação dos Advogados de São Paulo (AASP). Imprensa: São Paulo, AASP, 1980. Referência: v. 39, n. 142, p. 93, jun., 2019. Disponibilidade: Rede Virtual de Bibliotecas. Localização: CAM, STF, STJ, TJD

não houve a observância pelos tribunais.

Toda essa cadeia resulta, afastando o olhar macro do setor aéreo, em dados negativos para a esfera judiciária no geral, no abarrotamento judicial, que é responsável por um gasto público exorbitante e contribui, certamente, para a morosidade processual brasileira. Importante mencionar que, devido aos requisitos impostos pela legislação especial que rege os Juizados Especiais Cíveis, a maioria dos processos do setor estão nos JEC's, fato que deve gerar uma preocupação, tendo em vista que, pelo grande volume de demandas, o objetivo dessa modalidade que era apresentar celeridade processual, seja ultrapassada e não efetiva.

Ainda na esfera judicial, os dados específicos do setor assustam, já que o Brasil é responsável, conforme conta na Cartilha dedo Transporte Aéreo[26], publicada em maio de 2021, pelo Conselho Nacional de Justiça, por 98,5% das ações mundiais contra as companhias aéreas, além de que a judicialização do setor já atingiu cerca de um bilhão de reais, segundo diretor da IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo) no Brasil, Danny Oliveira.[27] O diretor ainda explica que ''uma companhia com oferta global em 67 países, cuja participação do Brasil era de apenas 3%, tinha mais de 85% das causas judiciais alocadas aqui.''.

Outro fato que bastante preocupa o setor é o fato de que além da esfera judicial, a companhia pode ser acionada, pelo passageiro, por diversos outros canais de embate, como narra Marcio Souto, diretor da Jurcaib[28]:

> Além do Judiciário, atualmente, as empresas aéreas respondem por demandas de reclamações através de nove canais de atendimento ao consumidor regulados no Brasil, sem considerar os demais canais criados pela própria empresa aérea como as redes sociais, *chat*, autoatendimento, balcão presencial nas chegadas dos voos e outros.
>
> Apenas a título de comparação, a comercialização do contrato de transporte pode ser feita através de três modalidades, quais sejam: a) canais eletrônicos (*sites)*; b) lojas físicas; e c) agências de viagem, enquanto que, para formalizar eventuais insatisfações quanto ao cumprimento do contrato de

[26]Cartilha Transporte Aéreo – CNJ. Disponível em: https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/2021/05/cartilha-transporte-aereo-CNJ_2021-05-20_V10.pdf

[27] A origem da judicialização desproporcional no mercado do transporte aéreo no Brasil. Disponível em: https://www.jota.info/coberturas-especiais/aviacao-desafios-da-retomada/a-origem-da-judicializacao-desproporcional-no-mercado-do-transporte-aereo-no-brasil-20062022#_ftn1

[28] Revista do advogado - Direito Aeronáutico / Associação dos Advogados de São Paulo (AASP). Imprensa: São Paulo, AASP, 1980. Referência: v. 39, n. 142, p. 94-95, jun., 2019. Disponibilidade: Rede Virtual de Bibliotecas. Localização: CAM, STF, STJ, TJD

> transporte, existem 200% mais canais de escolha do passageiro, quais sejam: atendimento eletrônico; SAC (Decreto nº 6.523/2008); atendimento presencial (Resolução nº 400 da Anac); consumidor.gov (por determinação da Anac); livro de reclamações no Estado do Rio de Janeiro (Lei Estadual nº 6.613/2013); Procon; Núcleos Regionais de Aviação Civil (Nurac) (Anac); Centros Judiciários de Solução de Conflitos e Cidadania; e Juizados Especiais Cíveis nos aeroportos.

Salienta-se que essas não são as únicas formas de punição ou responsabilização da companhia aérea. As empresas podem ainda sofrer sanções administrativas. A ANAC prevê responsabilização da companhia aérea em caso de ausência de resposta ou resposta fora do prazo na plataforma consumidor.gov, o Procon também tem a possibilidade de instaurar processos administrativos em face das empresas.

Todo esse cenário é fomentado e impulsionado pela indústria do dano moral, expandido e difundido no meio da aviação pelos aplicativos que compram os direitos dos passageiros e acabam por representar um entrave ao desenvolvimento do setor. Esses aplicativos são visados inclusive pela Ordem dos Advogados do Brasil por apresentarem várias irregularidades em sua estrutura de funcionamento, como será aprofundado a seguir.

3. AS *LAW TECHS*, OU APLICATIVOS ABUTRES, E O SEU PAPEL DEVASTADOR PARA O DESENVOLVIMENTO DO SETOR AÉREO COM A COMERCIALIZAÇÃO DOS DIREITOS DOS PASSAGEIROS

O cerne de todo o processo que se desvenda pela não observância da base jurídica e resulta diretamente na base numerológica evidenciada, tem uma causa comum. A já debatida judicialização de oportunidade se fortifica justamente com o nascimento de um mercado ligado à indústria do dano moral. É um mercado que surgiu com a facilidade jurídica oferecida pelos tribunais e com a aplicação de uma legislação não específica, ultrapassada e não adequada.

A aplicação do Código de Defesa do Consumidor é apenas um dos problemas

que giram a máquina das *law techs*, é um instrumento facilitador, assim como as diversas decisões que não observam nem a Convenção de Montreal, nem o Código Brasileiro de Aeronáutica.

As atuações das *law techs, ou legal techs,* se profissionalizaram e passaram de estruturas pequenas para grandes empresas com estruturas imensas. O objetivo inicial desse tipo de serviço era trazer facilidade ao advogado, facilitando sua conexão com clientes e promovendo uma melhore no serviço jurídico, vejamos[29]:

> Os termos são usados para nomear startups que criam produtos e serviços de base tecnológica para melhorar o setor jurídico. Essa é a explicação curta.
>
> Trazendo para o universo prático, podemos dizer ainda que lawtechs (ou legaltechs) são empresas que desenvolvem soluções para facilitar a rotina dos advogados, conectar cidadãos ao direito e mudar, em menor ou maior grau, a forma de atuação do poder Judiciário.
>
> Software de gestão para advogados e escritórios de advocacia, serviços que se baseiam em dados para facilitar acordos judiciais, plataformas que promovem o encontro do cliente com o advogado mais qualificado para seu caso. Todas essas soluções existem e foram criadas por lawtechs brasileiras.
>
> [...]
>
> A Associação Brasileira de Lawtechs e Legaltechs (AB2L) já conta que existem centenas de startups jurídicas no Brasil. Ao que tudo indica, esse número não vai parar por aí.
>
> O mercado está crescendo e, com isso, novas soluções estão sendo criadas para tornar a sua vida mais fácil. Só para ilustrar, em 2010, os portais Angel List e Crunch Base contabilizavam menos de 20 legaltechs. Oito anos depois, o mundo conta com mais de 1500 startups atuando no segmento jurídico.
>
> Aqui no Brasil, o desenvolvimento do mercado se deve a dois fatores principais: o avanço na modernização do setor jurídico (processos e peticionamento eletrônico são alguns exemplos) e a formação de novos advogados a cada ano. Quando você percebe que os jovens advogados de hoje lidam com a tecnologia de forma muito mais natural do que as gerações anteriores, entender a recente “aceleração” no processo de modernização do setor fica ainda mais fácil.

Entretanto, há de se reconhecer que toda invenção, que propõe algo inovador, uma nova fonte de receita e um novo mercado pode, também, ser utilizada em um sentido negativo, que venha a prejudicar uma atividade já consolidada. Tal fenômeno não ocorre apenas no setor aéreo, essas empresas possuem atuação em ramos

[29] O que são Lawtechs e Legaltechs e como elas beneficiam advogados. Disponível em: https://www.aurum.com.br/blog/lawtech-e-legaltech/

diversificados e bastante judicializados, como o setor bancário, o setor de comunicação (telefonia, televisão e internet), o setor de saúde, dentre outros. Curioso se torna o fato de que todos os setores mencionados são altamente regulados e com grandes barreiras de entrada.

O crescimento dessas *law techs* pode ser claramente percebido nas redes sociais e na *internet*. Em uma simples pesquisa na plataforma Google, com o termo ‘’Atraso de voo’’ encontram-se: a) mais empresas oferecendo indenização de forma fácil e rápida que empresas aéreas nacionais operando; b) mais *sites* oferecendo o ajuizamento de processos judiciais que sites informando os direitos dos passageiros em caso de atraso de voo. Exemplos:

1- Algum voo seu foi cancelado ou atrasou? Receba até R$ 10.000 por passageiro para voos dos últimos 3 anos. Seja qual for o preço da passagem.[30]

2- Já imaginou trocar seu problema com voo por dinheiro na conta? Nós pagamos até R$1.200 por ele e NA HORA![31]

3- Voo cancelado? Atraso de voo superior a 4 horas? Receba R$ 1.000,00 em sua conta bancária em até 48 horas![32]

4- Receba até R$ 1.000,00 por seu problema de consumidor com a LiberFly. Você teve problema de voo ou foi negativado indevidamente nos últimos anos? Tenha o seu caso analisado gratuitamente pela LiberFly e receba até R$ 1.000,00 em 48 horas.[33]

5- Voo cancelado: o que fazer e quais os seus direitos? Você sabia que pode receber uma indenização de até R$ 5.000,00 por atraso, cancelamento ou

[30] https://www.airhelp.com/pt-br/?extProvId=5&extPu=airhelp-gaw&extLi=17472275973&extCr=136350718454-603575808710&extSi=&extTg=&keyword=atraso%20de%20voo&extAP=&extMT=p&gclid=CjwKCAjw7p6aBhBiEiwA83fGutocLFpOHYUQ5U-f2A4HF6cTha4QaQBzz66-3Q7AEs29POfG19CySxoCZd8QAvD_BwE

[31] https://www.mova.me/?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=top

[32] https://www.voosolution.com.br/?gclid=CjwKCAjw7p6aBhBiEiwA83fGuqhoqfXEHo22ZpWg3ghC_yen8_Ias7YWKVvYtNTUt4sO3rKTSCVuChoCmLUQAvD_BwE

[33] https://liberfly.com.br

até bagagem extraviada? É rápido e fácil.[34]

6- Seu voo atrasou ou foi cancelado? Perdeu algum compromisso importante ou se sentiu prejudicado? Podemos te ajudar a receber até 15 mil reais de indenização. Preencha nosso formulário e receba análise de um especialista de direito do consumidor.[35]

7- Voo cancelado, atraso ou perda de voo? Receba R$1.200,00 em até 48 horas. Garantido e sem risco. Problema com seu voo? Fuja de processos demorados. Garantimos sua indenização sem você precisar esperar por anos a fio.[36]

A maior tentação na maioria dos casos é uma promessa de dinheiro fácil e rápido, sem burocracia. A promessa de valores que variam de R$ 1.000,00 (hum mil reais) até R$15.000,00 (quinze mil reais) em um período de 48 horas é chamativa frente a morosidade de meses ou até anos do judiciário, mesmo nos Juizados Especiais Cíveis.

Essa promessa deve ser interpretada como uma ameaça à segurança jurídica e a lógica funcional e existencial do poder judiciário, tendo em vista que, por uma via extrajudicial, tenta-se reparar possíveis danos morais e patrimoniais, que muitas vezes não existem. Paralelamente, para a mesma causa, a empresa que faz a análise do caso tenta sucesso pela via judicial, comercializando assim o direito dos passageiros. Nesse sentido, Solano de Camargo explica em artigo ao portal jurídico Jota[37]:

> Segundo levantamento do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), divulgado em dezembro de 2021, aproximadamente 80 milhões de processos em trâmite no Brasil relacionam-se ao mercado aeronáutico.
>
> Embora não tenham relação direta com fraudes cibernéticas, grande parte dessa judicialização pode ser creditada às mais de 80 empresas (aplicativos abutres) especializadas em instigar os passageiros brasileiros a mover

[34] https://www.resolvoo.com.br/voo-cancelado-o-que-fazer-e-quais-os-seus-direitos/?gclid=CjwKCAjw7p6aBhBiEiwA83fGuihTiFySfm5jOJovHVIwyiBpizrHiMdSEt07ii8hC0eN2Ohy9aUCsRoC3iIQAvD_BwE

[35] https://indenizame.com.br/?gclid=CjwKCAjw7p6aBhBiEiwA83fGuofjcg-VXDQKb7bzIQx2Z9ss6fOgzg3NKg1mXdXNMwKOa4PnRAnGxBoCQ58QAvD_BwE

[36] https://indenizacao.quickbrasil.org

[37] Fraudes eletrônicas, judicialização e o setor aeronáutico. Disponível em: https://www.jota.info/coberturas-especiais/aviacao-desafios-da-retomada/fraudes-eletronicas-judicializacao-e-o-setor-aeronautico-26052022

> demandas em face das empresas de transporte aéreo. Essas empresas promovem publicidade maciça nas redes sociais, incitando passageiros a promover demandas relacionadas à atrasos e cancelamento de voos, muitas vezes oferecendo a compra de créditos futuros mediante a cessão de direitos, sem que haja um mínimo contato humano com o passageiro.
>
> O impacto das demandas decorrentes de fraudes online, em conjunto com a atuação dos aplicativos abutres, contribuem para a oneração substancial das operações das companhias áreas.
>
> Essa conta, como notado por Luciano Timm em artigo para o JOTA, acaba sendo repassada a todos os demais passageiros da cadeia de consumo, fazendo com que o transporte aéreo brasileiro seja ainda mais impactado.[3]
>
> Exemplificativamente, as Demonstrações Financeiras Padronizadas da Gol Linhas Áreas, publicadas em 31 de dezembro de 2020, apontaram uma provisão contábil de mais de R$ 100 milhões, relativamente a ações cíveis "relacionadas principalmente às ações indenizatórias em geral", consideradas como de perda provável. Caso também se considerassem as ações judiciais classificadas como de perda possível, a conta chegaria a mais de R$ 160 milhões. Esse número é 20% superior ao montante provisionado em 2019 e seria suficiente para comprar 200 mil passagens aéreas de ida e volta de São Paulo para o Rio de Janeiro.
>
> Infelizmente, grande parte das demandas consumeristas não são tratadas pelos canais disponibilizados pelas empresas ou pelos órgãos de proteção ao consumidor, como a plataforma Consumidor.gov, haja vista a preferência pela solução judicial. Muito embora o índice de solução das principais empresas nos últimos 12 meses seja superior a 75%, o volume de novas ações judiciais aumenta ano a ano.
>
> O paradoxo da judicialização do setor aeronáutico faz com que o aumento no volume das ações judiciais, ao invés de servir aos consumidores, prejudique todo o mercado, na medida em que o custo decorrente da judicialização maciça das ações acaba sendo paga por todos os demais passageiros.

A atuação das *law techs*, ou *legal tehcs*, já passa por análise judicial, ao ponto que diversas empresas já enfrentam dificuldades tanto na forma de atuação, como na forma de estruturação e composição. No Rio de Janeiro, por exemplo, a Seccional propôs uma Ação Civil Pública em face de uma das empresas atuantes pelo fato da atividade desrespeitar o Código de Ética e Disciplina da OAB, vejamos[38]:

> Empresa de resolução de conflitos entre consumidores e companhias aéreas, Liberfly, deve se abster de praticar qualquer ato de anúncio, de publicidade ou de divulgação de oferta de serviços ou captação de clientela, por qualquer meio, físico ou digital. Decisão é do juiz Federal Adriano Saldanha Gomes de Oliveira, da 28ª vara do RJ, ao atender pedido da OAB/RJ.
>
> A OAB/RJ ajuizou ação civil pública em face da empresa Liberfly - startup focada na resolução de conflitos entre consumidores e empresas aéreas -

[38] Juiz atende OAB e condena Liberfly por oferecer serviços advocatícios. Disponível em: https://www.migalhas.com.br/quentes/346826/juiz-atende-oab-e-condena-liberfly-por-oferecer-servicos-advocaticios

> objetivando a condenação da empresa em se abster de praticar "qualquer ato de anúncio, de publicidade ou de divulgação de oferta de serviços jurídicos consistentes na angariação ou captação de clientela".
>
> Segundo a seccional, a empresa não está constituída como sociedade de advogados e realiza captação de clientela, oferecendo serviços de assessoria jurídica por intermédio do seu site, no Facebook e em outras mídias, configurando-se publicidade ilícita e mercantilização da advocacia, vedados pela lei Federal 8.906/94 e Código de Ética e Disciplina da OAB.
>
> A Liberfly, por sua vez, aduziu que a empresa atua como mediadora de conflitos de forma extrajudicial, sem prática de atividades privativas da advocacia e que o percentual cobrado incide sobre o montante do acordo extrajudicial e a identidade percentual não é apta a caracterizar o exercício de atividade advocatícia.
>
> De acordo com a empresa, inexiste publicidade agressiva, danos à advocacia ou à população, bem como a não violação ao Estatuto e ao Código de Ética da OAB, justamente por não se tratar de sociedade de advogados.
>
> Para o julgador, o problema inicia quando se verifica que, na verdade, a empresa não exerce mera função mediadora de conflitos, e sim defende os interesses de uma das partes (o consumidor) contra a outra (companhias aéreas), em busca de uma "justa indenização".
>
> "Com efeito, a empresa ré não se coloca numa posição equidistante dos interesses das partes, buscando ajudá-las a compor seu conflito. O que ela faz é defender os interesses dos consumidores diante das companhias aéreas. O sistema de remuneração é igual aos conhecidos contratos de honorários de êxito, ficando com 30% da indenização que obtiver, a título de 'taxa de serviço'."
>
> O magistrado considerou que o "rótulo" pode ser diferente, mas o conteúdo é o mesmo de honorários advocatícios. Para o juiz, "é sugestivo que entre os fundadores e sócios da Liberfly estejam advogados".
>
> Diante disso, julgou procedente o pedido para condenar a empresa na obrigação de não fazer, consistente em se abster de praticar qualquer ato de anúncio, de publicidade ou de divulgação de oferta de serviços consistentes na angariação ou captação de clientela, por qualquer meio, físico ou digital.

As *law techs* vêm dividindo opiniões desde o início de suas operações, essas atuações apresentam muitas vezes ações polêmicas, como indicações indevidas, e até mesmo propagandas abusivas, abordagem em aeroportos. Essa estratégia de captação pode ter representado o aumento progressivo de demandas judiciais que as empresas aéreas sofreram nos últimos anos, é o que descreve Artur Luiz Andrade ao Panrotas, importante portal de aviação e turismo[39]:

> O tema da crescente judicialização da relação do viajante aéreo com as

[39] Empresas aéreas alertam para atuação irregular de law techs no setor. Disponível em: https://www.panrotas.com.br/aviacao/empresas/2021/08/empresas-aereas-alertam-para-atuacao-irregular-de-law-techs-no-setor_183340.html

> empresas de aviação no Brasil vem em uma crescente da indústria, com alertas de todas as empresas e da Abear, que agora se juntaram e produziram um artigo, publicado pela associação no portal JOTA, em 30 de julho, alertando sobre a atuação de law techs, que investem em estimular os clientes a entrar na justiça pedindo indenizações, em casos que poderiam ser resolvidos diretamente com as aéreas. Muitas vezes as law techs acabam adiantando um valor menor a esses viajantes que tiveram disrupções em suas viagens, e passam a representar a ação, ficando com a totalidade dos ganhos ao final do processo.
>
> Há poucos dias, segundo fontes do Portal PANROTAS, uma dessas law techs procurou agências de viagens associadas Abav oferecendo uma quantia em dinheiro para cada cliente indicado para entrar com ação contra uma aérea.
>
> Para os advogados das aéreas e a Abear, essa prática deturpa a relação com os consumidores, impede a melhoria dos serviços e gera um custo que, ao final, é pago por todos. Além de ser irregular. Segundo dados do artigo, em 2014 foram registradas 33 mil ações contra as aéreas no País. Em 2018 esse número saltou para 64 mil e em 2019 foi ainda maior.
>
> Matéria do jornal Valor Econômico, de 17 de maio, destacava que a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) iniciava uma batalha contra startups de "assistência jurídica" a passageiros do setor aéreo. Segundo a reportagem, a OAB tem entrado com pedidos de liminar para suspender a atuação de startups que estariam, segundo o Conselho Federal da Ordem, exercendo a atividade jurídica de forma irregular. De acordo com a OAB também há propaganda irregular, já que não é permitido a advogados captar clientes com publicidade ou oferecer serviços como no caso das empresas aéreas.
>
> [...]
>
> O número de ações no Brasil propostas por passageiros contra companhias aéreas tem aumentado a cada ano. Em 2014, foram distribuídas 33 mil ações. Em 2015, esse número subiu para 37 mil, representando um aumento de 12% sobre o ano anterior. Em 2016, foram 39 mil (aumento de 9%); em 2017, passou para 42 mil (aumento de 8%); em 2018, os processos saltaram para 64 mil, representando um aumento de 52% sobre os números de 2017. Em 2019 houve um aumento ainda maior com relação ao ano anterior.
>
> A ganância de poucos acaba por destruir o direito genuíno de muitos e vai na contramão do Código de Processo Civil de 2015 que estimula a desjudicialização do conflito, sugere a adoção de meios alternativos de resolução da lide pela mediação e pela conciliação (artigo 166), como amadurecimento das partes conflitantes e como forma das partes (efetivamente) interessadas criarem uma norma justa para ambas, e, quiçá, que também beneficiará a coletividade.
>
> A conclusão a que se chega é a de que a maciça judicialização estimulada pelas chamadas "empresas abutres" só prejudica as relações de consumo. O consumidor desaparece e passa a ser substituído por um negociador; o prestador de serviços não tem a oportunidade de resgatar a relação rompida melhorando os serviços. Com isso, todos perdem, salvo o negociador. É uma deturpação do Direito vista apenas pela ótica do lucro.
>
> No final da linha, o próprio passageiro e a sociedade como um todo acabam arcando com os custos da judicialização. Que no Brasil, assume proporções elevadíssimas, impedindo, inclusive, a entrada de empresas Low Cost.

Ato contínuo, é importante mencionar e clarificar que todo esse processo e essa agressiva captação representam uma fraude processual. Essa prática fomenta a

indústria do dano moral e principalmente a mercantilização da profissão. Nessa modalidade de ‘’acesso à justiça’’ na maioria das vezes o passageiro desconhece o advogado que patrocina sua causa ou sequer tem acesso aos autos, tendo em vista que ao sub-rogar seus direitos, nem tem acesso à integra do processo e ao total valor recebido na esfera judicial.

Dentre boatos de falsificação de documentos ao não repasse das indenizações, o que se tem de concreto é a ilegalidade na prática da atividade advocatícia, nesse sentido, destacam-se as palavras do ex corregedor nacional da OAB, Ary Raghiant Neto em matéria ao portal Diário do Comércio[40]:

> O corregedor nacional da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), Ary Raghiant Neto destacou que existem 132 startups especializadas em demandas do setor aéreo sendo investigadas pela Ordem dos Advogados do Brasil (OAB). Entre as principais infrações na conduta de advogados associados a essas startups está a compra de supostos direitos dos consumidores.
>
> De acordo com o corregedor da OAB, essas startups combinam com grandes escritórios de advocacia que compram direitos de ressarcimento dos consumidores por valores que variam entre R$ 500 e R$ 1,5 mil para, posteriormente, lucrarem com sentenças que podem determinar ressarcimentos entre R$ 5 mil e R$ 7 mil. A captação de clientes aconteceria por meio de redes sociais e todo o procedimento até o ingresso na Justiça feito via web.
>
> Trata-se, na avaliação de Ary Raghiant Neto, de uma fraude processual praticada em nome do consumidor. “É essa a indústria que fatura o dinheiro fruto do acordo de condenação judicial. Esse dinheiro, que não chega ao consumidor nem ao advogado, acaba concentrado em alguns grandes escritórios de advocacia”, ressaltou.
>
> O tema é complexo e envolve, conforme o corregedor da OAB, a necessidade de assegurar os direitos dos consumidores, mas, também, de combate a uma litigiosidade que está sendo fomentada por startups com atuação oportunista.

A judicialização massificada e os absurdos jurídicos cometidos por essas *startups* se tornam tão oportunos em momentos conturbados da aviação. Seja por furacões, erupções vulcânicas, grandes tempestades, nevascas, entre outros, os momentos de instabilidade sempre são responsáveis por um aumento de caso. Recentemente, a título de exemplo, no dia 9 de outubro de 2022, um jato executivo se acidentou no Aeroporto de Congonhas, um dos maiores e mais importantes

[40] Setor aéreo no País é alvo de 80 milhões de processos. Disponível em: https://diariodocomercio.com.br/legislacao/setor-aereo-no-pais-e-alvo-de-80-milhoes-de-processos/

aeroportos do país e tal fato representou mais de 300 cancelamentos de voo[41].

A impossibilidade de rápida retirada da aeronave, por várias questões práticas e jurídicas, foi um dos principais motivadores desse momento conturbado. Tal fato deve ser analisado como uma falta de bom senso e sensibilidade por parte dos aplicativos abutres, tendo em vista que, diante de uma situação de anormalidade operacional, com um incidente aeronáutico. não deveriam ter se utilizado do acionamento judicial de oportunidade, o que certamente não ocorreu.

Após todo o debate, é fundamental que haja uma união entre a OAB, as empresas aéreas, a Associação Brasileira das Empresas Aéreas, o Conselho Nacional de Justiça, juntamente com os Tribunais, a ANAC, a IATA, a ALTA, a ICAO para que essas práticas sejam reprimidas. Essa união já vem ocorrendo, mas é fundamental que a postergação de medidas práticas e incisas não ocasione um desincentivo ao setor, retirando investimentos nacionais e estrangeiros, dificultando cada vez mais a dinamicidade da prática da aviação no Brasil pelas empresas nacionais e internacionais atuais e futuras.

4. A ATUAÇÃO DAS *LAW TECHS* COMO UM REPELTENTE DE INVESTIMENTOS AO SETOR

Pois bem, ultrapassado todo enredo que envolve a esfera normativa jurídica, é fundamental que se destaque o efeito prático, econômico e negocial que a judicialização em massa do setor aéreo acarreta. Todo custo proveniente da esfera judicial tem impacto nas operações cotidianas das empresas aéreas, não apenas no quesito monetário, mas em diversas outras áreas que estão abarcadas na rotina da aviação.

A atividade aeronáutica é, como de conhecimento de todos, bem custosa,

[41] Acidente em Congonhas afetou mais de 300 voos da aviação comercial. Disponível em: https://valor.globo.com/empresas/noticia/2022/10/10/acidente-em-congonhas-j-afetou-mais-de-300-voos-da-aviao-comercial.ghtml

despesas com *leasing* de aeronaves, com manutenção, com substituição de componentes, com funcionários (especificamente os comissários e pilotos), com combustível (sendo esse o maior gasto da companhia, representando em média 40% de todo o custo operacional[42]), com taxas aeroportuárias, dentre outros gastos. Preocupante mencionar que, os gastos retro mencionados, em sua maioria, são em Dólar, o que encarece muito mais as operações, sendo, portanto, um setor que já possui diversas barreiras de entrada.

Com a judicialização em massa, todos as áreas ligadas a atividade cotidiana do setor são impactadas, seja com redução de despesas, ou investimentos. Entretanto, a principal preocupação é que, de alguma forma, esse custo ocasionado pela indústria do dano moral, é repassado ao consumidor final, ou seja, o passageiro, o que representa passagens com valores mais altos, queda na demanda, queda na expansão de rotas, queda no investimento das empresas. Nesse sentido, Julia Vieira de Castro Lins explica[43]:

> Um dos principais custos de uma companhia aérea que opera no Brasil decorre da judicialização da disputa entre os passageiros e a companhia, o que, por consequência, faz com que ainda seja oneroso para o consumidor viajar no Brasil, além de desestimular a entrada de novas empresas e prejudicar o desenvolvimento daquelas que aqui já operam.
>
> No Brasil, de maneira geral e por uma questão cultural, a judicialização ainda é o mecanismo mais utilizado para se resolver conflitos corriqueiros.
>
> No transporte aéreo não é diferente. Em que pese sermos uma referência mundial no setor, com uma frota moderna, aeroportos pontuais e baixos índices de cancelamentos e atrasos de voos, estando a frente de países desenvolvidos, nosso índice de judicialização é altíssimo e cresce exponencialmente, causando imensos custos e prejuízos para as companhias aéreas e prejudicando o desenvolvimento do setor.
>
> É fundamental que os pedidos das partes em suas ações e as decisões judiciais sejam revestidas em respeito aos princípios e regras que regulam a atividade econômica. Entender os impactos extra normativos dos processos judiciais, em decorrência da inafastável natureza econômica, social e política decorrente de um tema precipuamente jurídico, no aspecto de ser legislado, é fundamental para o julgamento atual das complexas relações sociais e para que se alcance um sistema judicial integro, eficiente e seguro, o que por certo trará benefícios para ambos os lados, bem como para sociedade.

---

[42] Preço do querosene de aviação acumula alta de 71% e é o combustível com maior valorização em 2021. Disponível em: https://www.aeroflap.com.br/preco-do-querosene-de-aviacao-acumula-alta-de-71-e-e-o-combustivel-com-maior-valorizacao-em-2021/

[43] Judicialização no setor aéreo impactos operacionais e na democratização do setor. Disponível em: https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/judicializacao-no-setor-aereo-impactos-operacionais-e-na-democratizacao-do-setor/

Como bem pontuado por Julia Vieira, temos, por consequência, um custo mais oneroso para o consumidor, que arca com a irresponsabilidade das *law techs* que injustificadamente, a procura de fácil remuneração, são as principais responsáveis pelo desincentivo ao setor. Esse movimento atinge toda uma cadeia, a cadeia do turismo é fortemente afetada, impedindo a democratização da aviação no país, retomando a patamares anteriores ou a ideia de que andar de avião é algo luxuoso e pouco acessível.

Conforme já pontuado, o custo operacional do setor aeronáutico é bastante elevado, e a maioria de seu custo é cotado em moeda estrangeira, qual seja, o Dólar. O elevado custo resultante da litigância em massa é visto, aos olhos do investidor, como um gasto extra, sendo um repelente de investimentos, o que atrapalha e se torna um entrave para o mercado interno e externo e, consequentemente, resulta em uma menor oferta de voos, com menos competidores no mercado, elevando o preço das passagens também.

A aviação mundial teve que se adaptar a diversas mudanças durante toda sua história, o 11 de setembro de 2001, por exemplo, data do atentado às torres gêmeas em Nova Iorque, foi um marco para a segurança do setor. Com a evolução tecnológica, econômica, mercadológica e social, as companhias aéreas de diversas partes do mundo tiveram que se moldar, oportunizando novos modelos de negócios, alguns visando luxo, outros conforto, outros o mercado executivo, outros o mercado de turismo e outros enxugando custos.

O modelo *low cost*, como é bastante conhecido em outros lugares do mundo, é um modelo dentro da aviação que busca não apenas a redução dos custos das passagens aéreas, mas principalmente e negocialmente, a redução do custo operacional, enxugando os gastos desnecessários, como alimentação, conforto, dentre outras regalias. Nesse modelo, temos como maior referência a companhia irlandesa Ryanair, que é conhecida por oferecer passagens por um preço muito inferior ao mercado, entretanto com uma estrutura um pouco diferente das empresas tradicionais.

No Brasil, a operação dessa empresa se tornaria impossível, tanto os custos principalmente com combustível, como os custos com a judicialização, que são custos que aparecem depois do voo, tornariam, aqui no país, a operação enxuta inviável, já

que se operaria contra o próprio ideal da companhia. Sobre o tema, Eduardo Sanovicz, presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), pontua em comentário ao Correio Braziliense[44]:

> Outro ponto relevante, segundo o presidente da Abear, é que o custo de voar no Brasil é mais alto. ;A Ryanair é a mais enxuta do mundo e teria 27% mais custos se voasse no Brasil. Por isso, as low costs não vieram para o país;, afirmou. ;Há mais de um ano o mercado é completamente aberto para aviação, qualquer um pode constituir empresa para voar aqui. Não vem, porque faz conta. Se um estrangeiro vier trabalhar aqui, terá os mesmos custos trabalhistas e restrições impostas pela regulação;, alertou. Se isso não mudar, acrescentou Sanovicz, a retomada, que já será difícil, ficará ainda mais comprometida.

Ainda nessa linha, é importante destacar que a pandemia ocasionada pelo Covid-19 limitou o caixa das companhias aéreas de todo mundo, a necessidade de fechar gargalos econômicos se tornou a meta principal das empresas. A retomada do setor aéreo observa um cenário desafiador. O país tem enorme capacidade de fortalecimento da aviação, tendo em vista sua dimensão continental e seu reconhecimento na pauta turística, o que acaba sendo desacelerado pelo grande custo oriundo do judiciário. Muitos dados econômicos, anteriores ao período pandêmico, que retratam uma situação mais real do problema, demonstram exatamente esse impacto, como é exposto pelo Advogado Ricardo Bernardi, um dos maiores nomes do Direito Aeronáutico no país[45]:

> O consumidor paga com menor opção de serviços e tarifas mais altas, já que o alto índice de judicialização representa custo ao setor. Segundo dados da ANAC, as principais empresas aéreas brasileiras tiveram um prejuízo acumulado de R$ 1,93 bilhão em 2018, correspondente a uma margem líquida negativa de -4,7%. Em 2017, o resultado líquido havia sido de R$ 411 milhões positivos, com margem líquida de 1,2%. Neste ambiente de negócios, os custos impostos pelo Judiciário podem inviabilizar o desenvolvimento do setor.
>
> Esses custos são repassados ao consumidor, não apenas na forma de tarifas mais altas, mas também na limitação de oferta. Hoje temos um regime de liberdade tarifária, com tendência de desregulamentação econômica e incentivo à concorrência, o que propiciou queda nos preços das passagens

[44] Judicialização no setor aéreo atinge R$ 1 bilhão, diz diretor da Iata. Disponível em: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2020/06/02/internas_economia,860327/judicializacao-no-setor-aereo-atinge-r-1-bilhao-diz-diretor-da-iata.shtml

[45] A judicialização no transporte aéreo e os riscos de retrocesso. Disponível em: https://valordaaviacao.org.br/a-judicializacao-no-transporte-aereo-e-os-riscos-de-retrocesso/

> nos últimos anos. Na medida em que a judicialização aumenta e passa a impactar nos custos, há desincentivo a investimentos e à vinda de novas empresas para o país, o que faz com que o consumidor perca a chance de se beneficiar das vantagens que a concorrência mais acirrada traria: mais opções de serviços e menores preços.
>
> Segundo estimativas, o Brasil tem capacidade para dobrar o número de passageiros nos próximos 20 anos. Há oportunidade de ganho para toda a sociedade, mas que está ameaçada por uma minoria. É urgente que os magistrados do país tenham clareza das consequências de suas decisões e façam cessar a indústria de indenizações às custas do contribuinte e em prejuízo da grande massa de consumidores. Para tanto, devem denegar a concessão de indenização por dano moral "in re ipsa", incompatível com o primado da segurança da aviação civil. Devem também assegurar vigência das normas e princípios da Convenção de Montreal, como já decidiu o STF ao julgar o Tema 210, e como fazem 132 países que consideraram ser este o sistema ideal para regular a responsabilidade civil do transportador aéreo.

Ante todo o exposto, é fundamental que haja um trabalho de conscientização do consumidor frente à compra de seus direitos e a judicialização desenfreada, sem real motivação, onde se visa somente a vantagem econômica. Por obvio, a prática que foi difundida por diversas *startups* jurídicas representa a ameaça a um setor competitivo, expansivo, e saudável, o que pode, futuramente, enxugar o setor e se tornar um malefício ao próprio passageiro, que claramente será atingido pela conturbação mercadológica que sofrerá a aviação.

Diante desse cenário, é importante frisar que algumas medidas jurídicas, processuais, podem ser tomadas para amenizar esse crescimento prejudicial. Algumas ferramentas no próprio poder judiciário podem ser fundamentais para o desenvolvimento da aviação comercial no país. Mas, claramente, é de suma importância que esse movimento comece pelos tribunais.

5. A NECESSIDADE DE AÇÃO EFETIVA DO JUDICIÁRIO PARA GARANTIR A SEGURANÇA JURÍDICA

Após todos o debate fora da esfera jurídica processual propriamente dita, onde se abordou a legislação correta aplicável, os comparativos do mercado brasileiro em relação ao mercado mundial, os problemas gerados pelas *law techs*, as

consequências econômicas e mercadológicas da judicilização massificada do setor aeronáutico, é fundamental que se faça uma análise dos mecanismos processuais e jurídicos que possam de alguma forma contribuir com a redução e contenção do problema.

Em um primeiro momento, é importante clarificar que aos olhos do investidor, a não aplicabilidade da Convenção de Montreal e do Código Brasileiro de Aeronáutica na maioria dos casos judiciais que tratam de transporte aéreo de passageiros, resulta em uma insegurança jurídica enorme. A característica da unidade do ordenamento jurídico repele a disparidade de decisões em casos extremamente similares, não refletindo uma objetividade jurídica.

Diversas alternativas, inclusive extrajudiciais, apesar de funcionarem em inúmeros setores, não se aplicam à aviação. Na arbitragem, por exemplo, apesar da vantagem da celeridade, nada seria resolvido, tendo em vista que, além do alto custo dessa modalidade, o problema da massificação de demandas não seria resolvido, já que a atuação das *startups* ainda seria presente.

Outros métodos alternativos, que poderiam ser benéficos para o setor, como mediação, conciliação, dentre outros, não se mostram eficazes, tendo em vista que essas possibilidades já existem para os passageiros, tanto nos Juizados Especiais, como nas tratativas diretas com a companhia. Ressalta-se que pela existência dos chamados aplicativos abutres, que visam apenas o benefício econômico, essas modalidades se relevam insuficiente para combater de fato o problema.

O Conselho Nacional de Justiça realizou em 25 de maio de 2021 o Webinário “O Setor Aéreo Brasileiro: Caminhos para a Redução da Litigiosidade”. Nessa oportunidade, divulgou-se a Cartilha do Transporte aéreo: Fortalecendo a cidadania e reduzindo a litigiosidade[46]. Referido evento, bem como a cartilha, proporcionaram um debate entre mercado, judiciário e população, buscando a conscientização e compreensão os pontos de cada setor. Certamente, o lançamento da cartilha é visto com bons olhos pelo setor, entretanto, o objetivo principal para que ocorram mudanças, é a adoção de medidas práticas.

Uma prática utilizada pelo próprio CNJ em outro setor massificado, que é o

[46] Cartilha Transporte Aéreo – CNJ. Disponível em: https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/2021/05/cartilha-transporte-aereo-CNJ_2021-05-20_V10.pdf

setor de saúde, foi a adoção de diretrizes ao judiciário, como, por exemplo, a Recomendação n.31/2010 e a Resolução 107, que buscam justamente uma conscientização prática e um entendimento técnico dos problemas do setor, vejamos[47]:

> O primeiro ato aprovado pelo CNJ foi a Recomendação n. 31/2010, que reuniu medidas para subsidiar os magistrados e demais operadores do direito em decisões mais eficientes na solução das demandas sobre assistência à saúde. A recomendação orienta os juízes a ampliar as fontes de informações para concessão de pedidos e envolver a comunidade médica e científica e os gestores públicos na busca de solução.
>
> Foi também em 2010 que o CNJ aprovou a Resolução n. 107, instituindo o Fórum Nacional da Saúde, com a incumbência de elaborar estudos e propor medidas concretas e normativas para o aperfeiçoamento de procedimentos. A principal preocupação era estabelecer ferramentas para subsidiar os magistrados com informações técnico-científicas e garantir decisão baseada em evidências.
>
> De acordo com o professor da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (FMUSP) e membro na composição atual do Fórum Giovanni Guido Cerri, era muito importante, à época, que o Judiciário garantisse o acesso a uma saúde justa, mas com decisões conscientes. Seguindo as indicações já consolidadas na Recomendação n. 31/2010, as discussões sobre a formação de Núcleos de Apoio Técnico ao Poder Judiciário (NatJus) ganharam força.
>
> "A criação do NatJus era importante para começar a criar uma consciência do problema da judicialização da saúde no Brasil e que isso precisava mudar e ser racionalizado por critérios técnicos, para decidir se uma ação nessa área era procedente ou não", afirmou Cerri. A ideia inicial era que os tribunais federais e estaduais celebrassem convênios para disponibilizar apoio técnico de médicos e farmacêuticos para auxiliar os magistrados na formação de um juízo de valor quanto à apreciação das questões clínicas.
>
> O primeiro estado a criar um NatJus foi o Rio de Janeiro, com um projeto-piloto. No início, o TJRJ realizava muitos eventos destinados a discutir as questões de saúde, tanto no setor privado quanto público. "Muitas vezes, os juízes eram criticados, porque concediam uma antecipação de tutela ou liminar e depois tinham controvérsias. O fato era que, quando o juiz dava uma decisão, ele estava respaldado em um laudo médico trazido pela parte autora, indicando determinado tratamento, medicamento ou internação de urgência, por exemplo. O juiz precisava de um respaldo. Foi aí que surgiu a ideia de se criar um corpo técnico isento para auxiliar o magistrado", explicou a juíza do TJRJ Valéria Bichara.
>
> A magistrada, que fez parte da primeira composição do Fórum Nacional de Saúde, em 2011, disse que essa experiência e as de outros estados foram levadas para o Fórum, que discutiu as implicações de criação dos Núcleos de Apoio Técnico. "Estávamos no processo de construção de um projeto. A participação de todos os envolvidos permitiu que a resolução fosse construída de forma abrangente, podendo ser indicada a todos os tribunais do país e às diversas realidades do Brasil", contou.

[47] Soluções construídas pelo CNJ buscam reduzir judicialização da saúde. Disponível em: https://www.cnj.jus.br/solucoes-construidas-pelo-cnj-buscam-reduzir-judicializacao-da-saude/

> A própria composição do Comitê Executivo Nacional do Fórum contribuiu para o desenvolvimento dos projetos. Formado por representantes do Poder Judiciário, do Poder Executivo, operadores do direito, secretários estaduais e municipais de saúde e médicos, o grupo formulou outros normativos, como a Resolução CNJ n. 238/2016, que estabeleceu a criação dos NatJus nos estados, para oferecer notas técnicas e embasar as decisões dos magistrados, além da criação dos Comitês Estaduais de Saúde, a exemplo do Comitê Nacional. Além disso, o Fórum também realizou Jornadas de Direito da Saúde, em que foram discutidos e aprovados, entre os anos de 2014 a 2019, 103 enunciados – que são contribuições aos juízes sobre como conduzir o julgamento de questões de saúde.

A implementação desses sistemas possibilitou uma redução tanto das demandas levadas ao judiciário, bem como proporcionaram um maior entendimento dos magistrados, resultando em decisões mais assertivas e técnicas, vejamos[48]:

> Apenas em 2019, os três Núcleos de Tocantins expediram um total de 3.757 notas técnicas. Desses, 2.645 foram emitidas pelo NatJus Estadual, das quais 1.526 emitidas na fase pré-processual e 1.119, na fase judicial. Além disso, houve redução de 72% no ingresso de novos casos nos anos de 2018 e 2019. “Com o passar dos anos, as consultas foram crescendo e os juízes perceberam a importância da informação técnica para as demandas em saúde. No ano de 2019, tivemos um índice de 95% dos magistrados de Tocantins consultando as notas técnicas, o maior até agora”, ressaltou Milene.
>
> Os resultados apontam que as medidas definidas pelo CNJ a respeito da saúde produziram um Judiciário mais capacitado. Segundo a atual supervisora do Fórum Nacional de Saúde, a conselheira do CNJ Candice Lavocat Galvão Jobim, o fortalecimento dos comitês estaduais deve ser um dos focos de atuação do Fórum. “Iniciaremos inserindo critérios de avaliação no Prêmio CNJ de Qualidade que meçam a efetiva atuação do comitê de cada estado”, disse ela.
>
> O foco é avaliar o empenho do tribunal em criá-lo e mantê-lo em funcionamento com efetividade, mediante encontros regulares e espaço adequado, permitindo assim efetivo diálogo interinstitucional. “Também vamos manter o trabalho até então realizado pelo Comitê Nacional no tocante ao aprimoramento técnico-cientifico das decisões judiciais, buscando sensibilizar todos os magistrados que julgam demandas da saúde a utilizarem os NatJus locais e o e-NatJus Nacional antes de prolatarem suas decisões”, ressaltou a conselheira Candice.
>
> Para ela, a participação do CNJ é necessária diante da grande quantidade de processos referentes ao tema Saúde em tramitação no Judiciário brasileiro e, consequentemente, do impacto das inúmeras decisões judiciais sobre as políticas, a gestão e o orçamento público. “Fez-se necessária a participação do CNJ para tentar racionalizar o trabalho do Judiciário nessa questão tão delicada que é a saúde pública e permitir aprimorar a discussão. É preciso obter soluções por meio de diálogo entre os operadores do direito, os médicos e os gestores da saúde, unidos na busca de soluções adequadas para o

[48] Soluções construídas pelo CNJ buscam reduzir judicialização da saúde. Disponível em: https://www.cnj.jus.br/solucoes-construidas-pelo-cnj-buscam-reduzir-judicializacao-da-saude/

> enfrentamento do problema da judicialização da saúde", afirmou.

Passada a alternativa de redução de judicialização com auxílio do CNJ, é fundamental evidenciar que recentemente, se analisarmos jurisprudências em todos os Tribunais de Justiça do país, em simples pesquisa, é lamentável observar que é presente e atual a aplicação do CDC em detrimento das legislações específicas. Nesse sentido, considerando a massificação, é oportuno que os Tribunais observem os mecanismos processuais facilitadores e à disposição dos Magistrados, para que se tenha segurança jurídica nas decisões.

O mecanismo mais eficiente para demandas de alta repetição, onde os casos, tanto em sua parte prática, como jurídica, são bem similares, é o incidente de resolução de demandas repetitivas. Tal incidente busca, dentro de um único tribunal, reunir todos as demandas que versem sobre o mesmo teto jurídico do direito material e, ao passo que a decisão seja proferida, os demais processos similares sejam vinculados. Sobre o tema, Cassio Scarpinella Bueno explica[49]:

> O incidente de resolução de demandas repetitivas, proposto desde o Anteprojeto elaborado pela Comissão de Juristas, com confessada inspiração no Musterverfahren (procedimentos-modelo ou representativos) do direito alemão, é, sem dúvida alguma, uma das mais profundas (e autênticas) modificações sugeridas desde o início dos trabalhos relativos ao novo Código.
>
> O instituto quer viabilizar uma verdadeira concentração de processos que versem sobre uma mesma questão de direito no âmbito dos Tribunais e permitir que a decisão a ser proferida nele vincule todos os demais casos que estejam sob a competência territorial do Tribunal competente para julgá-lo. Pode até ocorrer de haver recurso especial e/ou extraordinário para o STJ e/ou para o STF, respectivamente, viabilizando que o "mérito" do incidente alcance todo o território nacional.

Ressalta-se que, conforme anteriormente mencionado, o STF já fixou a tese do Tema 210 que reconhece a aplicabilidade da Convenção de Montreal em detrimento do Código de Defesa do Consumidor. Entretanto, tal orientação é pouco cumprida pelos Tribunais. Nesse sentido, estrategicamente, é mais vantajoso que se tenha uma

[49] Bueno, Cassio Scarpinella Manual de Direito Processual Civil / Cassio Scarpinella Bueno. - 8. ed. - São Paulo : SaraivaJur, 2022. P 419

decisão vinculante em nível estadual, como uma orientação interna.

Entretanto, cumpre salientar que como já existe repercussão geral do tema no STF, conforme retro mencionado, não há a possibilidade de instauração do incidente de resolução de demandas repetitivas, por ferir um dos requisitos de admissibilidade, qual seja: a vedação de instauração do incidente quando já houver discussão sobre o tema de direito material ou processual em recurso extraordinário ou recurso especial repetitivo sobre a mesma questão[50].

> Há duas regras importantes relativas à admissibilidade e à sua contraface, a inadmissibilidade, do incidente dispersas.
>
> A primeira está no § 3º do art. 976. O dispositivo prevê que a rejeição da instauração do incidente por ausência de seus pressupostos de admissibilidade não impede que seja ele instaurado quando a ausência daquele pressuposto for sanada. Trata-se de escorreita aplicação, ao incidente de resolução de demandas repetitivas, da sistemática extraída do caput e do § 1º do art. 486, a autorizar o entendimento de que, em casos como este, o pedido pode ser reformulado.
>
> A segunda delas é o § 4º do mesmo art. 976, que veda a instauração do incidente quando já houver afetação de recurso extraordinário ou recurso especial repetitivo sobre a mesma questão, seja ela de direito material ou de direito processual, perante o STF ou o STJ, respectivamente. O que ocorrerá, nestes casos, é que a decisão a ser proferida por aqueles Tribunais no âmbito daqueles recursos quererá preponderar perante todos os demais Tribunais e magistrados da primeira instância, nos termos da parte final do inciso III do art. 927, tornando desnecessário e ineficiente outro segmento recursal a ser tirado do próprio incidente (art. 987) para atingir o mesmo objetivo.

Nesse sentido, tendo em vista a ineficaz utilização do IRDR, da mediação, da conciliação, da arbitragem, é necessário que se busque uma alternativa. A Associação de Magistrados Brasileiros – AMB, assim como ocorreu no plano de desjudicialização do setor de saúde, sugeriu ao CNJ um mecanismo em que, por meio de uma resolução, se busque a redução da litigiosidade.

Certamente, é de interesse do judiciário e dos magistrados promover uma melhor gestão processual, reduzindo o abarrotamento do judiciário e a morosidade, o que possui influência direta da litigância em massa. O plano apresentado ao CNJ serve justamente como um filtro de demandas, tornando a triagem, inclusive, mais

---

[50] **As demandas repetitivas e os grandes litigantes: possíveis caminhos para a efetividade do sistema de justiça brasileiro /** Vânila Cardoso André de Moraes, coordenadora; Ana Conceição Barbuda Ferreira ... [et al.]. – Brasília : Enfam, 2016.276 p.

eficaz, vejamos:

> Para melhor administrar os conflitos e reduzir a morosidade do Judiciário, torna-se premente identificar quem são os demandantes e os demandados e quais as causas dos litígios.
>
> Quais são os motivos do ajuizamento de tantas ações? Quem são as pessoas que litigam no Judiciário? Quais os tipos de processos que tramitam na Justiça e a origem dos conflitos? Essas perguntas abrem para o Judiciário uma nova perspectiva de enfrentamento do problema da morosidade da Justiça.
>
> Atualmente é possível para o cidadão saber informações sobre o seu processo: se já foi julgado, quanto tempo demorou, quais os recursos e como foi decidido, mas não há ainda informações para a sociedade de quem são os maiores litigantes, quais os tipos de ações em tramitação e quantas demandas se repetem contra um mesmo litigante. Não há ainda estudos suficientes que indiquem de forma mais detalhada e abrangente quem são as pessoas que são acionadas na Justiça e o porquê desses processos.
>
> Tão importante quanto monitorar a distribuição de processos existentes e os níveis de produtividade dos juízes e servidores é o conhecimento sobre as causas de tantos litígios e quem são os principais demandados do Poder Judiciário.
>
> Os Centros de Inteligência e Monitoramento, na concepção da AMB, seriam criados para identificar rapidamente conflitos de massa, possibilitando melhor administração e julgamento dos litígios. Seriam também necessários para desenvolver estratégias e políticas públicas preventivas, coibindo-se violações a direitos e possibilitando um tratamento mais isonômico às ações judiciais.
>
> É importante destacar que a iniciativa não tem por objetivo a simples redução das demandas massa, mas um tratamento adequado a essas causas, em especial àquelas que versam sobre direitos individuais homogêneos, com vistas a dar efetividade ao princípio constitucional da inafastabilidade da jurisdição.
>
> [...]
>
> O princípio do acesso à Justiça impõe ao Judiciário que preste uma tutela jurisdicional adequada, isto, necessariamente, quer dizer que não se pode permitir que se julgue milhares de vezes o mesmo objeto litigioso, dando-se, nos mais das vezes e em vários juízos tratamento desigual às partes, ora julgando procedente, ora improcedente; ora sendo célere, ora sendo lento; ora mantendo um posicionamento jurisprudencial, ora mudando o entendimento.
>
> A criação de centros de inteligência e monitoramento das demandas de massa é importante para o avanço nas medidas necessárias ao combate da morosidade da Justiça e a própria credibilidade do Judiciário, à medida que proporcionará um espaço de análise e reflexão das causas da excessiva litigiosidade no Brasil, permitindo a elaboração de estudos e propostas para o aprimoramento do Judiciário.
>
> Há evidente e reiterada má utilização da Justiça, sendo necessária a criação de filtros para identificação dos litígios reais, que envolvem as partes, de outros que são demandas criadas, estabelecendo-se uma análise crítica qualitativa que não se limite a teses reducionistas.

A proposta de instituição de Centros de Monitoramento de Demandas de Massa, como um necessário e imprescindível instrumento de combate à morosidade do Judiciário, encontra-se em discussão no Conselho Nacional de Justiça e a expectativa da magistratura brasileira é de que seja aprovada para que se tenha instrumentos de identificação detalhada e estratégias conjuntas de enfrentamento das demandas repetitivas, com o objetivo de prestar uma jurisdição mais célere e, sobretudo, mais isonômica.

A análise de demandas não prescinde da criação de órgãos junto aos Tribunais de Justiça e Tribunais Regionais Federais para o acompanhamento efetivo e permanente das novas ações, sendo certo que quanto mais rápida a identificação dos litígios de massa, maior a possibilidade de adoção de estratégias de enfrentamento.

Neste contexto, a AMB sugeriu a criação de Centros de Inteligência e Monitoramento de Demandas Judiciais, compostos por magistrados, estatísticos, técnicos de tecnologia e informação, e outros profissionais úteis a tal análise, tendo por escopo:

a) Identificar os litígios e suas causas;

b) Estimar o custo por processo das demandas identificadas, e o custo total das demandas em massa analisadas;

c) Uma vez identificado o litígio, analisar e sugerir mudanças procedimentais que a empresa/instituição deva tomar com a finalidade de por termo e dar solução ao problema;

d) Convocar a empresa/instituição para debater a possibilidade de implementação de mudanças com o objetivo de solucionar o problema;

e) Dialogar com as agências reguladoras ou entidades de supervisão do setor da empresa/instituição envolvida;

f) Emitir boletins/relatórios com informações aos juízes sobre posturas que indique a indevida utilização do sistema judicial, com a identificação os agentes.

g) Apurar o potencial do montante global do prejuízo imposto à sociedade e o valor embolsado com a violação em sua totalidade, considerando o número de pessoas lesadas, como elemento de informação para arbitramento das eventuais indenizações, com objetivo de integral reparação e ao mesmo tempo coibir a reiteração de práticas ilícitas.

Além disso, o Judiciário não pode mais se furtar a realidade fática de que grandes litigantes incorporaram aos seus orçamentos a pendência de um número elevado de demandas, e trabalham com a contabilização prévia dos prejuízos decorrentes das condenações pecuniárias.

A visão de grandes empresas/instituições das demandas judiciais é diversa daquela mantida pelo próprio Judiciário e, naquele caso, a análise se funda unicamente na busca de resultados econômico-financeiros, sendo que a eternização dos litígios gera, em muitas situações, ganhos.

Trabalham tais empresas/instituições, com a realidade já consta- tada de que dentre milhares – quando não milhões – de clientes/usuários que têm problemas, apenas uma parcela dos afetados recorre ao Judiciário, o que importa num resultado financeiro positivo, em especial se comparado com as despesas necessárias ao aperfeiçoamento dos sistemas de atendimento, no caso das relações de consumo, por exemplo.

A estratégia adotada pela AMB aparece justamente em um limbo jurídico, onde

os métodos de uniformização de jurisprudência e métodos alternativos de resolução de conflitos, que eram a aposta do ‘’Novo Código de Processo Civil’’ para redução da litigiosidade em massa, não se tornaram numericamente efetivos.

O IRDR esbarra no problema de admissibilidade, tendo em vista que já existe repercussão geral e tese fixada sobre de direito material e processual no STF, qual seja o tema 210. Já os métodos alternativos como mediação e conciliação, por exemplo, além de já estarem disponíveis e ao alcance do passageiro, não surtem efeito prático, tendo em vista que as *lawtechs* evitam esses canais justamente por visarem um proveito econômico melhor na esfera judicial direta.

Nessa esteira, as alternativas propostas tanto para redução da litigiosidade no setor da saúde, como pela AMB, procedimentalmente, e na sua esfera prática, demonstram resultados, não totalmente desejados, mas efetivos de alguma maneira, já que reduziram de alguma forma os números massificados. Entretanto, o mais importante de ser clarificado, é que a situação de insegurança jurídica é amenizada, tendo em vista que o problema da litigiosidade exorbitante é encarado pelo próprio judiciário como algo a ser combatido.

Por fim, referido problema pode ser amenizado não apenas com o diálogo entre as diversas esferas envolvidas, mas, também, pelo parecer técnico do setor, que pode ser introduzida nos tribunais pelas resoluções, como foi feito nos dois casos exemplificados acima. O parecer técnico se torna eficaz ao ponto que problemas cotidianos da aviação como manutenção não programada, a dificuldade e o impacto econômico da rotatividade da malha aérea em curto espaço de tempo, os problemas climáticos (chuva, ventos, nevoeiro, furacões, tornados, tempestades), as determinações dos órgãos controladores do tráfego aéreo, dentre outros problemas que fogem do alcance de resolução imediata das companhias aéreas, seriam vistos de outra maneira, de uma forma mais técnica e aprofundada com validação de profissionais do setor.

6. CONCLUSÃO

O Transporte Aéreo no Brasil passa por um momento decisivo. O setor, mundialmente, acaba de sair de sua maior crise desde o atentado às Torres Gêmeas em 11 de setembro de 2001. O momento é visto como o de maior impacto econômico de todos os tempos, onde toda a cadeia aeronáutica foi envolvida. O momento de retomada se torna muito importante e, certamente, o poder judiciário tem um papel fundamental e uma responsabilidade enorme.

Conforme demonstrado, em análise inicial, o setor já tem um posicionamento positivo do Supremo Tribunal Federal sobre o assunto, ao reconhecer, na fixação da tese do Tema 210, a aplicabilidade da Convenção de Montreal em detrimento do Código de Defesa do Consumidor em matéria de transporte aéreo internacional de passageiros, por força do artigo 178 da Constituição Federal.

Ainda, o Código Brasileiro de Aeronáutica, que é a legislação interna específica sobre o tema de transporte aéreo, prevê tanto no artigo 251-A, como no artigo 256, mecanismo que possibilitam uma atenuação da litigiosidade em massa, tendo em vista que objetivam justamente afastar o enriquecimento sem causa e a judicialização de oportunidade.

A judicialização massificada do setor no país possui dois grandes problemas, que são gatilhos para que a indústria do dano moral se perpetue. Em primeiro lugar temos a não aplicabilidade, pelos tribunais das legislações específicas retro mencionadas, que decidem por aplicar aos casos de transporte internacional e nacional de passageiros o Código de Defesa do Consumidor. Em segundo plano temos o crescimento das *law techs* especializadas em demandas de passageiros, que comprar o direito desses de provocar o judiciário, oferecendo em troca o pagamento quase que imediato de uma quantia. Tal fato é bastante amparado pelo fato do dano moral presumido, que eleva e muito o valor das indenizações do setor.

Toda essa cadeia possui como consequência imediata a insegurança jurídica, a repulsa de investimentos estrangeiros e nacionais, o alto custo operacional, a redução de investimento da própria companhia, o aumento dos preços das passagens aéreas e a queda na demanda. Essa sucessão de fatos impede o desenvolvimento

de todas as áreas envolvidas nas operações aéreas e inclusive a entrada de empresas de baixo custo no país.

Tento em vista todo o panorama prático, é fundamental que o setor e o judiciário se mobilizem para garantir uma segurança jurídica, uniformizando as diversas decisões dispares, que em sua maioria, aplicam, erroneamente, o Código de Defesa do Consumidor.

A opção pelos métodos de autocomposição não se revela eficazes, considerando que são mais onerosos, já estão à disposição dos passageiros e não seriam efetivos na redução do número de demandas, observando que a atuação das *law techs* ainda se faria presente, driblando as alternativas economicamente menos interessantes.

Por fim, é fundamental destacar que além das pro atividade do Conselho Nacional de Justiça para debater com indústria, judiciário e passageiros, é necessário que medidas efetivas, práticas e processuais sejam tomadas, para o setor não seja alvo de pessoas que buscam dinheiro a qualquer custo.

A aviação brasileira é uma das mais respeitadas do mundo, não somente pelos números positivos de pontualidade, médias muito inferiores em relação ao panorama mundial no tocante ao extravio de bagagens, como também em segurança operacional e atuação dos órgãos reguladores. Nós somos o país que tem uma montadora de aviões histórica, a Embraer, que sempre foi sinônimo de referência, somos o país do inventor do avião, temos que nos orgulhar de um mercado positivo e muito competitivo, com um nível altíssimo de segurança e pouquíssimos acidentes.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Decreto nº 5.910 de 27 de setembro de 2006**. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm

BRASIL. **Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565compilado.htm

BRASIL. Lei 8.078 de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm

BRASIL. **Lei nº 8.906 de 4 de julho de 1994**. Dispõe sobre o Estatuto da Advocacia e a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8906.htm

O que é custo Brasil. Disponível em: https://www.portaldaindustria.com.br/industria-de-a-z/o-que-e-custo-brasil/ acessado em: 02/09/2022

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm

DINIZ, Maria Helena. **Conflito de Normas**. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

BOBBIO, Norberto. **Teoria do ordenamento jurídico**. 10ª Ed., Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1997.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Tribunal Pleno). **Recurso Extraordinário 636331/RJ.** Recurso extraordinário com repercussão geral. 2. Extravio de bagagem. Dano material. Limitação. Antinomia. Convenção de Varsóvia. Código de Defesa do Consumidor. 3. Julgamento de mérito. É aplicável o limite indenizatório estabelecido na Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil, em relação às condenações por dano material decorrente de extravio de bagagem, em voos internacionais. 5. Repercussão geral. Tema 210. Fixação da tese: "Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais

limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor". 6. Caso concreto. Acórdão que aplicou o Código de Defesa do Consumidor. Indenização superior ao limite previsto no art. 22 da Convenção de Varsóvia, com as modificações efetuadas pelos acordos internacionais posteriores. Decisão recorrida reformada, para reduzir o valor da condenação por danos materiais, limitando-o ao patamar estabelecido na legislação internacional. 7. Recurso a que se dá provimento.Recorrente: SOCIÉTÉ AIR FRANCE. Recorrido: JANEKELLY RIBEIRO RÊGO: Min. Ellen Gracia; Julgado em: 07/03/2006. Publicado e: 31/03/2006. DJ 31-03-2006 PP-00038 EMENT VOL-02227-03 PP-00539. RJP v. 2, n. 9, 2006, p. 121-122. LEXSTF v. 28, n. 328, 2006, p. 220-223. REVJMG v. 57, n. 176/177, 2006, p. 468-469.

Tema:210. Título:Limitação de indenizações por danos decorrentes de extravio de bagagem com fundamento na Convenção de Varsóvia. Descrição: Agravo de instrumento interposto contra decisão que inadmitiu recurso extraordinário em que se discute, à luz do art. 178, da Constituição Federal, a possibilidade, ou não, de limitação, com base na Convenção de Varsóvia (Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional), das indenizações por danos morais e materiais decorrentes de extravio de bagagem. Repercussão Geral em 16/03/2021. Publicado em 13/11/2017. Disponível em**:** https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/tema.asp?num=210

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Segunda Turma). **Recurso Extraordinário 297.901/RN.** PRAZO PRESCRICIONAL. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA E CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. 1. O art. 5º, § 2º, da Constituição Federal se refere a tratados internacionais relativos a direitos e garantias fundamentais, matéria não objeto da Convenção de Varsóvia, que trata da limitação da responsabilidade civil do transportador aéreo internacional (RE 214.349, rel. Min. Moreira Alves, DJ 11.6.99). 2. Embora válida a norma do Código de Defesa do Consumidor quanto aos consumidores em geral, no caso específico de contrato de transporte internacional aéreo, com base no art. 178 da Constituição Federal de 1988, prevalece a Convenção de Varsóvia, que determina prazo prescricional de dois anos. 3. Recurso provido. Recorrente: VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A - VASP. Recorrido: SYLVIA REGINA DE MORAES ROSOLEM: Min. Gilmar Mendes, Julgado em: 25 de maio de 2017.

Publicado e: 13/11/2017PROCESSO ELETRÔNICO. REPERCUSSÃO GERAL – MÉRITO DJe-257 DIVULG 10-11-2017 PUBLIC 13-11-2017.

BRASIL. **Lei nº 14.034 de 5 de agosto de 2020**. Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da Covid-19; e altera as Leis n os 7.565, de 19 de dezembro de 1986, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 12.462, de 4 de agosto de 2011, 13.319, de 25 de julho de 2016, 13.499, de 26 de outubro de 2017, e 9.825, de 23 de agosto de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/L14034.htm

Revista do advogado - Direito Aeronáutico / Associação dos Advogados de São Paulo (AASP). Imprensa: São Paulo, AASP, 1980. Referência: v. 39, n. 142, p. 91–97, jun., 2019. Disponibilidade: Rede Virtual de Bibliotecas. Localização: CAM, STF, STJ, TJD

Judicialização no setor aéreo atinge R$ 1 bilhão, diz diretor da Iata. Disponível em: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2020/06/02/internas_economia,860327/judicializacao-no-setor-aereo-atinge-r-1-bilhao-diz-diretor-da-iata.shtml acessado em: 02/09/2022

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (Terceira Turma). **Recurso Especial 1584465 / MG**. DIREITO DO CONSUMIDOR E CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS E COMPENSAÇÃO DE DANOS MORAIS. PREQUESTIONAMENTO. AUSÊNCIA. SÚMULA 282/STF. ATRASO EM VOO INTERNACIONAL. DANO MORAL NÃO CONFIGURADO. EXTRAVIO DE BAGAGEM. ALTERAÇÃO DO VALOR FIXADO A TÍTULO DE DANOS MORAIS. INCIDÊNCIA DA SÚMULA 7/STJ. Recorrente: ELG (MENOR). Recorrido: TRANSPORTES AEREOS PORTUGUESES SA: Min. Nancy Andrighi, Julgado em: 13/11/2018 Publicado e: 20/11/2018 Disponível em: https://processo.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1772561&num_registro=201500066916&data=20181121&formato=PDF

ANAC. **Resolução 400 de 13 de dezembro de 2016**. Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-

2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400%20-%20Retificada.pdf

Companhia aérea brasileira é a mais pontual do mundo. Disponível em: https://www.melhoresdestinos.com.br/companhia-aerea-pontual.html acessado em: 04/09/2022

Aeroportos Brasileiros estão entre os mais pontuais do mundo. Disponível em: https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/copy_of_aeroportos-brasileiros-estao-entre-os-mais-pontuais-do-mundo acessado em: 04/09/2022

Confira os Aeroportos e as Companhias mais pontuais do mundo em 2021. Disponível em: https://g1.globo.com/turismo-e-viagem/noticia/2022/01/06/confira-os-aeroportos-e-as-companhias-aereas-mais-pontuais-do-mundo-em-2021.ghtml acessado em: 04/09/2022

A origem da judicialização desproporcional no mercado do transporte aéreo no Brasil. Disponível em: https://www.jota.info/coberturas-especiais/aviacao-desafios-da-retomada/a-origem-da-judicializacao-desproporcional-no-mercado-do-transporte-aereo-no-brasil-20062022#_ftn1 acessado em: 15/09/2022

Baggage report 2018. Disponível em: https://www.sita.aero/globalassets/docs/surveys–reports/baggage-report-2018-portuguese.pdf acessado em: 15/09/2022

Panorama 2019 – ABEAR. Disponível em: https://www.abear.com.br/wp-content/uploads/2020/10/Panorama2019.pdf acessado em: 15/09/2022

Cartilha Transporte Aéreo – CNJ. Disponível em: https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/2021/05/cartilha-transporte-aereo-CNJ_2021-05-20_V10.pdf acessado em: 28/09/2022

O que são Lawtechs e Legaltechs e como elas beneficiam advogados. Disponível em: https://www.aurum.com.br/blog/lawtech-e-legaltech/ acessado em: 05/10/2022

AirHelp. Disponível em: https://www.airhelp.com/pt-br/?extProvId=5&extPu=airhelpgaw&extLi=17472275973&extCr=136350718454603575808710&extSi=&extTg=&keyword=atraso%20de%20voo&extAP=&exMT=p&gclid=

CjwKCAjw7p6aBhBiEiwA83fGutocLFpOHYUQ5Uf2A4HF6cTha4QaQBzz66-3Q7AEs29POfG19CySxoCZd8QAvD_BwE acessadp em: 07/10/2022

Mova. Disponível em: https://www.mova.me/?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=top acesso em: 07/10/2022

Voo Solution. Disponível em: https://www.voosolution.com.br/?gclid=CjwKCAjw7p6aBhBiEiwA83fGuqhoqfXEHo22ZpWg3ghC_yen8_Ias7YWKVvYtNTUt4sO3rKTSCVuChoCmLUQAvD_BwE acesso em: 07/10/2022

Liberfly. Disponível em: https://liberfly.com.br acesso em: 07/10/2022

Resolvoo. Disponível em: https://www.resolvoo.com.br/voo-cancelado-o-que-fazer-e-quais-os-seus-direitos/?gclid=CjwKCAjw7p6aBhBiEiwA83fGuihTiFySfm5jOJovHVIwyiBpizrHiMdSEt07ii8hC0eN2Ohy9aUCsRoC3iIQAvD_BwE acesso em: 07/10/2022

Indenizame. Disponível em: https://indenizame.com.br/?gclid=CjwKCAjw7p6aBhBiEiwA83fGuofjcg-VXDQKb7bzIQx2Z9ss6fOgzg3NKg1mXdXNMwKOa4PnRAnGxBoCQ58QAvD_BwE acesso em: 07/10/2022

QuickBrasil. Disponível em: https://indenizacao.quickbrasil.org acesso em: 07/10/2022

Fraudes eletrônicas, judicialização e o setor aeronáutico. Disponível em: https://www.jota.info/coberturas-especiais/aviacao-desafios-da-retomada/fraudes-eletronicas-judicializacao-e-o-setor-aeronautico-26052022 acesso em: 10/10/2022

Juiz atende OAB e condena Liberfly por oferecer serviços advocatícios. Disponível em: https://www.migalhas.com.br/quentes/346826/juiz-atende-oab-e-condena-liberfly-por-oferecer-servicos-advocaticios acessado em: 11/10/2022

Empresas aéreas alertam para atuação irregular de law techs no setor. Disponível em: https://www.panrotas.com.br/aviacao/empresas/2021/08/empresas-aereas-alertam-para-atuacao-irregular-de-law-techs-no-setor_183340.html acesso em: 11/10/2022

Setor aéreo no País é alvo de 80 milhões de processos. Disponível em: https://diariodocomercio.com.br/legislacao/setor-aereo-no-pais-e-alvo-de-80-milhoes-de-processos/ acessado em: 13/10/2022

Acidente em Congonhas afetou mais de 300 voos da aviação comercial. Disponível em: https://valor.globo.com/empresas/noticia/2022/10/10/acidente-em-congonhas-j-afetou-mais-de-300-voos-da-aviao-comercial.ghtml acesso em: 13/10/2022

A judicialização no transporte aéreo e os riscos de retrocesso. Disponível em: https://valordaaviacao.org.br/a-judicializacao-no-transporte-aereo-e-os-riscos-de-retrocesso/ acessado em: 15/10/2022

Soluções construídas pelo CNJ buscam reduzir judicialização da saúde. Disponível em: https://www.cnj.jus.br/solucoes-construidas-pelo-cnj-buscam-reduzir-judicializacao-da-saude/ acessado em: 17/10/2022

BUENO, Cassio Scarpinella. **Manual de direito processual civil**. 8. ed. São Paulo: Saraiva Jur, 2021

AS DEMANDAS REPETITIVAS E OS GRANDES LITIGANTES: POSSÍVEIS CAMINHOS PARA A EFETIVIDADE DO SISTEMA DE JUSTIÇA BRASILEIRO / Vânila Cardoso André de Moraes, coordenadora; Ana Conceição Barbuda Ferreira ... [et al.]. – Brasília : Enfam, 2016.276 p. Disponível em: https://www.enfam.jus.br/wp-content/uploads/2016/08/Demandas_repetitivas__Vanila_Cardoso.pdf

Preço do querosene de aviação acumula alta de 71% e é o combustível com maior valorização em 2021. Disponível em: https://www.aeroflap.com.br/preco-do-querosene-de-aviacao-acumula-alta-de-71-e-e-o-combustivel-com-maior-valorizacao-em-2021/ acessado em: 17/10/2022

Judicialização no setor aéreo impactos operacionais e na democratização do setor. Disponível em: https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/judicializacao-no-setor-aereo-impactos-operacionais-e-na-democratizacao-do-setor/ acessado em: 17/10/2022