

ESPAÇO ABERTO

A judicialização da aviação na contramão da Justiça

Renata Belmonte e Julia Lins

Recente decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) que determinou a suspensão nacional dos processos envolvendo a responsabilidade do transportador aéreo em casos de atraso, cancelamento ou alteração de voo, marca um ponto de reflexão relevante no contencioso aéreo brasileiro. Ao reconhecer a repercussão geral da controvérsia e paralisar as ações em curso, a Corte reconhece a necessidade de dar uma resposta institucional, uniforme e tecnicamente consistente sobre o tema.

Os dados mais recentes do relatório *Justiça em Números 2024*, do Conselho Nacional de Justiça, mostram um Judiciário mais produtivo e eficiente. Houve redução do acervo processual, aumento da taxa de julgamento e melhora significativa nos indicadores de desempenho. Em termos macro, o sistema de Justiça brasileiro vem avançando na racionalização de demandas e no uso de precedentes.

Esse movimento, contudo, não se reflete no setor aéreo. Enquanto o número geral de processos no País diminui, as ações

judiciais contra companhias aéreas seguem crescendo de forma expressiva. Segundo dados da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) e da Confederação Nacional do Transporte (CNT), o volume de ações contra companhias aéreas aumentou quase 200% nos últimos quatro anos.

O Brasil concentra cerca de 98,5% das ações judiciais envolvendo companhias aéreas em todo o mundo, apesar de o *On-Time Performance Monthly Report*, divulgado pela consultoria internacional Cirium, em outubro de 2025, ter listado 12 aeroportos brasileiros como os mais pontuais do mundo.

Esses dados foram, inclusive, mencionados pelo ministro Dias Toffoli, que embasou parte da sua decisão em artigo publicado por nós, *Litigância predatória e o custo da judicialização no setor aéreo brasileiro*, no qual se levantam diversos índices e informações com indícios de prática de litigância predatória.

Trata-se de uma distorção evidente, que não encontra paralelo em mercados maduros, como o norte-americano ou o europeu. E os números demonstram que esse cenário é alimentado por um modelo de judiciali-

A suspensão nacional dos processos não encerra o debate sobre a responsabilidade civil no transporte aéreo, mas o qualifica

zação que, em muitos casos, estimula o ajuizamento automático, com pedidos padronizados, indenizações presumidas e pouca ou nenhuma exigência de comprovação concreta do dano extrapatrimonial.

O uso indiscriminado do Código de Defesa do Consumidor em detrimento da legislação setorial contribuiu para a

consolidação desse ambiente. Em diversas situações, o Código Brasileiro de Aeronáutica e as convenções internacionais das quais o Brasil é signatário são afastados sem a devida análise constitucional, gerando decisões conflitantes para casos idênticos.

Na decisão que determinou a suspensão nacional dos processos do Tema 1.417, Dias Toffoli destacou o aumento exponencial da litigiosidade no setor aéreo, a existência de entendimentos divergentes no Judiciário e os impactos econômicos e sistêmicos dessa instabilidade, não apenas para as empresas, mas também para os consumidores.

A suspensão dos processos não representa uma negativa de direitos nem um retrocesso na proteção do passageiro. Muito pelo contrário. Trata-se de uma medida típica do sistema de precedentes qualificados, voltada a evitar decisões contraditórias, retrabalho judicial e insegurança jurídica enquanto a Corte fixa uma tese definitiva.

Ao assumir o debate, o STF reconhece que a aplicação fragmentada e não uniforme das normas que regem o transporte aéreo gera custos elevados, incentiva a litigância de massa e compromete a previsibilidade do setor.

O Código Brasileiro de Aeronáutica e a Convenção de Montreal não são normas voltadas à exclusão de responsabilidade. São diplomas técnicos, construídos para lidar com a complexidade do transporte aéreo, que preveem deveres claros, limites indenizatórios objetivos e parâmetros racionais para a re-

paração de danos.

A aplicação da legislação especializada não elimina o direito à indenização, mas afasta automatismos e indenizações punitivas dissociadas da efetiva comprovação do prejuízo. Ela preserva a reparação quando o dano existe, mas impede que o sistema seja utilizado como mecanismo de ganho fácil.

É equivocado tratar a aplicação do Código Brasileiro de Aeronáutica como uma medida contrária ao consumidor. Um sistema previsível e tecnicamente estruturado beneficia o passageiro ao alinhar expectativas, reduzir frustrações e estimular soluções administrativas mais céleres.

Além disso, a redução da judicialização excessiva impacta diretamente o custo do transporte aéreo, a manutenção de rotas, a ampliação da malha e a oferta de voos. Um ambiente regulatório estável e juridicamente seguro contribui para um serviço mais sustentável e acessível em médio e longo prazo.

A suspensão nacional dos processos não encerra o debate sobre a responsabilidade civil no transporte aéreo, mas o qualifica. Ao reconhecer a gravidade da distorção existente no Brasil, o STF cria a oportunidade de amadurecimento do setor, com ganhos para o Judiciário, para as companhias aéreas e, sobretudo, para os passageiros. ●

ADVOGADAS, SÃO, RESPECTIVAMENTE, MEMBRO DA COMISSÃO PERMANENTE DE DEFESA DO CONSUMIDOR, DA COMISSÃO ESPECIAL DE DIREITO BANCÁRIO E DA COMISSÃO ESPECIAL DE DIREITO AERONÁUTICO DA OAB-SP E DA COMISSÃO DE DIREITO DO CONSUMIDOR DA OAB-RJ; E INTEGRANTE DAS COMISSÕES DIREITO CIVIL, DE DIREITO AERONÁUTICO, ESPECIAL E AEROPORTUÁRIO E DE DIREITO EMPRESARIAL DA OAB/RJ

FÓRUM DOS LEITORES

O Estado reserva-se o direito de selecionar e resumir as cartas. Correspondência sem identificação (nome, RG, endereço e telefone) será desconsiderada. E-mail: forum@estadao.com

Lula em ano eleitoral

O custo da reeleição

O governo Lula entrou efetivamente no modo eleição. As pesquisas de intenção de voto recentemente divulgadas não foram boas para o Planalto e ligaram o alerta nos petistas. Neste momento, relembramos a célebre frase de Dilma Rousseff de que, na hora da eleição, “nós podemos fazer o diabo”. Algumas ações e intenções recentes: governo enviará projeto com urgência constitucional para pôr fim na escala de trabalho 6x1; governo pede à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) adiamento dos reajustes das contas de energia elétrica; Lula quer mudanças no crédito rotativo, diante da alta do endividamento da população (leia-se tabelamento de juros); e governo quer transporte público gratuito como trunfo para a reeleição. A lista é extensa e poderá aumentar ainda mais, caso a popularidade do petista fique estagnada. O custo

da reeleição vai aumentando, assim como ocorreu na reta final do governo Bolsonaro. O Brasil precisa de racionalidade para quebrar um círculo vicioso: governo é movido por populismo econômico, más ideias são apresentadas, más leis são elaboradas pelo Legislativo, e essas leis criam mais distorções econômicas, que dão aval a novas ideias ruins. E assim caminhamos.

Guilherme Micota Stipp
Curitiba

Encurralado

A propósito do editorial *Lula encurralado é um perigo* (Estadão, 30/3, A3), Lula é um abacaxi aze-do a ser descascado por todos nós, brasileiras e brasileiros.

Arcangelo Sforzin Filho
São Paulo

O professor

Lula da Silva quer porque quer implantar a escala 6x1, não importando se isso será bom para a economia e o mercado de trabalho, desde que seja bom para a reeleição, não é mesmo, presi-

dente? Mas Lula já implantou para si próprio a escala 1x6 (quicá ox7), porque não dá para saber quando Lula trabalha de fato como presidente da República. Dia sim, dia não, Lula está em algum evento, falando pelos cotovéis, desancando adversários e, agora, dando aulas sobre o que as pessoas devem comer, como devem economizar, se devem usar o carro ou andar a pé, enfim, o professor Lula entende de tudo. Ao menos acha que entende. Em vez de um quarto mandato, que tal o presidente ir para casa e deixar o País respirar novos ares? O Brasil está, realmente, cansado de Lula.

Luiz Gonzaga Tressoldi Saraiva
Salvador

Trabalho

Solução intermediária

Muito se tem discutido sobre o fim da escala de trabalho 6x1. É, de fato, uma questão muito delicada, porque envolve diretamente os interesses dos empresários e dos trabalhadores. A princípio,

sou a favor de uma solução intermediária: uma escala 5x1, com 42 horas semanais (pouco mais de oito horas por dia). Levando em consideração que a maioria dos trabalhadores, principalmente nas grandes cidades, perde horas no deslocamento casa-trabalho-casa, acredito que não haveria rejeição deles a essa proposta. Com isso, ambas as partes lucrariam. Os trabalhadores, entre outros benefícios, teriam mais tempo para estudar, se qualificar, para o lazer e a família; e os empresários, sem maiores custos, teriam funcionários mais felizes, saudáveis física e mentalmente, mais bem preparados e com índices de produtividade iguais ou maiores.

Jorge Elmano Pintinha Bartolo
São Paulo

Contraponto

Num contraponto à opinião do deputado Nikolas Ferreira (*A ilusão da remuneração por decreto*, Estadão, 30/3, A4), penso que o aumento do custo dos serviços em decorrência da política de remuneração mínima apenas explicita que os preços anteriores eram menores por causa da baixa remuneração dos entregadores.

Pedro Paulo Prado
São Paulo

Vida na cidade

Extravagância

O Estadão de 29/3 trouxe um tema que reflete um incômodo constante: o barulho e os transtornos causados por veículos na Avenida Europa (e arredores) e, acrescento, espalhados por toda a cidade. Vias urbanas não são locais apropriados para esse tipo de extravagância. Quem deseja acelerar ou produzir ruído deveria fazê-lo em locais adequados. Sabe-se o quanto a Prefeitura é omissa com a emissão de ruídos. Diante disso, fica a sugestão, em tom crítico: que se renomeie a via para Avenida Autódromo, que se pinte um grid de largada, se construam arquibancadas para os *influencers* e um pódio.

Renan Pinto
São Paulo