

Resoluções por meios alternativos caminho para reduzir litigância aérea

A cultura brasileira de litigância e a força do Código de Processo Civil ajudam a explicar o alto índice de demandas ajuizadas por danos morais. A mudança se dará se o Judiciário e as empresas investirem em conflitos.

Esse é o diagnóstico feito pelo Conselho Nacional de Justiça em entrevista realizada pela Consultor Jurídico sobre o assunto. Eles também sugerem a redução da litigância contra as companhias aéreas por meio da revisão na isenção das custas processuais e campanhas para a reeducação dos magistrados sobre as instruções aos magistrados sobre o setor da economia.



O Brasil responde por 98,5% das ações ajuizadas contra companhias aéreas no mundo, segundo dados da Associação Brasileira das Empresas do Setor de Aviação em setembro de 2024. Enquanto os Estados Unidos têm um processo a cada 2.585 voos, o Brasil tem mais ações

Segundo associação do setor, são ajuizadas por 98,5% das ações contra

Ainda de acordo com a entidade, 90% dos processos brasileiros envolvem indenização por dano moral.

Judicialização em excesso

Para a diretora jurídica do Contencioso Cível do TJRJ, Dólisca Lins, existe um acesso desmoderado à Justiça, incentivado pela ausência de recolhimento de custas, nem condenação em honorários advocatícios, e a apresentação de ações nos juizados especiais.

Vemos um incentivo judicial e legislativo à judicialização de conflitos, já que muitas vezes ele é presumido, ou seja, para que se entenda por uma compensação extrapatrimonial.

Especialista em Direito Civil no escritório Beatriz & Almeida, Miguel Teixeira, afirma que há uma distorção do CDC que envolve empresas aéreas.



Há uma percepção de responsabilidade objetiva e ilimitada em situações em que há causas excludentes de responsabilidade meteorológicas adversas ou decisões de segurança operacionais dos reguladores.

Já Antonio José de Silveira, presidente da Comissão de Direito Aéreo da Associação Brasileira de Direito Aéreo e também presidente do Conselho Nacional de Magistrados, sobrepõe o CDC aos tratados internacionais. Já o Supremo Tribunal Federal ter decidido, no julgamento de 2017, que o CDC prevalece em casos de extravio, dano ou atraso de cabotagem.

Contudo, o advogado ressalta que o problema não é o excesso de bagagens danificadas, malas extraviadas ou o número de passageiros vendidos para um voo é maior do que a capacidade do avião.

Se você chegar aos Estados Unidos e tiver uma situação de emergência de segurança. Obviamente, o comandante vai arremeter e não estejam adversas. Aqui no Brasil, 99% dos passageiros sabem que isso é risco do negócio. Lá nos EUA, isso é caso de emergência.

O caminho da conciliação

Como forma de eliminar (ou pelo menos reduzir) a judicialização, Lins sugere a aplicação do princípio da especialidade, que regulam o mercado.

Betânia Cavalcante, por sua vez, defende uma interpretação em conjunto com a observância das normas estabelecidas no Regulamento de Operações Aéreas (ROA) e no Regulamento de Serviço ao Cliente (RSC) da Anac. Ela também diz ser importante levar em conta as especificidades operacionais do setor.

Já Antonio José de Silva acredita que uma revisão das normas especiais, como aconteceu na Justiça do Trabalho, ajudaria a consequentemente, tirar o Brasil do que ele considera o cenário mundial de judicialização do setor.

Os entrevistados, apesar de opiniões diversas, defendem incentivar os canais alternativos de resolução de conflitos.

Não é necessário judicializar. Existem métodos alternativos que não são utilizados no Brasil. Nós poderíamos aprender com o exemplo de Antonio.

Julia destaca que isso passa também por reeducar os passageiros e informar os passageiros sobre seus direitos e deveres, incentivando a reivindicação de compensações e as alternativas de resolução.

