



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA DE DIREITO, NEGÓCIOS E COMUNICAÇÃO
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE CURSO
PROJETO DE TRABALHO DE CURSO II

RESPONSABILIDADE CIVIL DAS COMPANHIAS AÉREAS EM CATÁSTROFES

AÉREAS

ASPECTOS DA RECUPERAÇÃO JUDICIAL E INDENIZAÇÃO AOS
PASSAGEIROS

ORIENTANDO - MIGUEL GONÇALVES MOTA NETO

ORIENTADORA - PROFA. LARISSA J. REIS BAREATO

GOIÂNIA-GO
2025

MIGUEL GONÇALVES MOTA NETO

**RESPONSABILIDADE CIVIL DAS COMPANHIAS AÉREAS EM CATÁSTROFES
AÉREAS**

**ASPECTOS DA RECUPERAÇÃO JUDICIAL E INDENIZAÇÃO AOS
PASSAGEIROS**

Monografia Científica apresentada à disciplina
Trabalho de Curso II, da Escola de Direito,
Negócios e Comunicação da Pontifícia
Universidade Católica de Goiás (PUC GOIÁS).
Professora Orientadora Larissa Junqueira Reis
Bareto.

GOIÂNIA
2025

RESUMO

Este trabalho analisa a responsabilidade civil das companhias aéreas em casos de catástrofes aéreas, com foco nos aspectos jurídicos da indenização aos passageiros e familiares, bem como nos desafios enfrentados pelas empresas em processos de recuperação judicial. A pesquisa parte da premissa de que o transporte aéreo, por sua natureza de risco, impõe às companhias aéreas um regime de responsabilidade objetiva, conforme previsto no Código Civil, no Código de Defesa do Consumidor e na Convenção de Montreal. A partir da análise de acidentes emblemáticos como os voos GOL 1907 (2006), TAM JJ 3054 (2007) e LaMia 2933 (2016), o estudo evidencia que, embora o ordenamento jurídico brasileiro assegure a reparação integral dos danos materiais, morais e existenciais, a efetividade dessa reparação é frequentemente comprometida por fatores econômicos, processuais e institucionais. A recuperação judicial, prevista na Lei nº 11.101/2005, revela-se insuficiente para preservar a atividade empresarial das companhias aéreas, que operam em ambiente de alto custo e dependência de crédito externo, sendo muitas vezes levadas à falência após tragédias. O trabalho também destaca a omissão dos órgãos reguladores, como ANAC, DECEA e INFRAERO, cuja falha na fiscalização contribui para a ocorrência dos acidentes, embora raramente sejam responsabilizados judicialmente. A jurisprudência brasileira tem avançado no reconhecimento do dano moral *in re ipsa*, da responsabilidade solidária na cadeia de fornecimento e da prioridade dos créditos indenizatórios, mas ainda enfrenta entraves na uniformização dos critérios de indenização e na efetiva reparação às vítimas. A pesquisa conclui que a responsabilização civil não pode recair exclusivamente sobre as companhias aéreas, sendo necessário incluir o Estado como corresponsável e reformar o modelo regulatório para garantir segurança preventiva, justiça reparatória e sustentabilidade empresarial. A aviação civil brasileira, ao priorizar o lucro em detrimento da segurança, perpetua um sistema em que o passageiro é exposto a riscos desproporcionais, e a reparação, embora prevista em lei, torna-se uma promessa distante. O estudo propõe uma revisão legislativa e institucional que coloque a dignidade humana no centro das decisões, assegurando que o direito à vida e à reparação não seja subordinado à lógica do mercado.

Palavras-chave: Responsabilidade civil; Transporte aéreo; Catástrofes aeronáuticas; Indenização; Recuperação judicial.

ABSTRACT

This paper analyzes the civil liability of airlines in cases of air disasters, focusing on the legal aspects of compensation for passengers and their families, as well as the challenges faced by companies undergoing judicial reorganization. The research is based on the premise that air transport, due to its inherent risks, imposes a strict liability regime on airlines, as established by the Civil Code, the Consumer Defense Code, and the Montreal Convention. Through the analysis of emblematic accidents such as GOL Flight 1907 (2006), TAM JJ 3054 (2007), and LaMia 2933 (2016), the study demonstrates that, although Brazilian law guarantees full compensation for material, moral, and existential damages, the effectiveness of such compensation is often compromised by economic, procedural, and institutional factors. Judicial reorganization, as provided by Law No. 11.101/2005, has proven insufficient to preserve the business continuity of airlines, which operate in high-cost environments and rely heavily on external credit, often leading to bankruptcy after tragedies. The paper also highlights the omission of regulatory agencies such as ANAC, DECEA, and INFRAERO, whose failures in oversight contribute to the occurrence of accidents, although they are rarely held judicially accountable. Brazilian jurisprudence has advanced in recognizing *re ipsa* moral damages, joint liability within the supply chain, and the prioritization of indemnity claims, but still faces obstacles in standardizing compensation criteria and ensuring effective reparation for victims. The research concludes that civil liability cannot fall exclusively on airlines; the State must be held jointly responsible, and the regulatory model must be reformed to ensure preventive safety, reparative justice, and business sustainability. Brazilian civil aviation, by prioritizing profit over safety, perpetuates a system in which passengers are exposed to disproportionate risks, and compensation, although legally guaranteed, becomes a distant promise. The study proposes legislative and institutional reforms that place human dignity at the center of decision-making, ensuring that the right to life and compensation is not subordinated to market logic.

Keywords: Civil liability; Air transport; Aircraft disasters; Compensation; Judicial reorganization.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	6
1 FUNDAMENTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO ...	8
1.1 CONCEITOS GERAIS DE RESPONSABILIDADE CIVIL	8
1.2 A RESPONSABILIDADE OBJETIVA NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS	9
1.3 Normas aplicáveis: Código Civil, Código de Defesa do Consumidor, legislação aeronáutica e Convenção de Montreal	12
2 CATÁSTROFES AÉREAS E IMPACTOS JURÍDICOS E SOCIAIS	15
2.1 PANORAMA HISTÓRICO DOS ACIDENTES AÉREOS NO BRASIL (2000–2024)	15
2.2 ESTUDO DE CASOS EMBLEMÁTICOS: GOL 1907 (2006), TAM JJ 3054 (2007) E O VOO LAMIA 2933 (2016)	17
2.3 REPERCUSSÕES JURÍDICAS, SOCIAIS E ECONÔMICAS DAS TRAGÉDIAS	19
3 RECUPERAÇÃO JUDICIAL E FALÊNCIA DE COMPANHIAS AÉREAS	22
3.1 A LEI Nº 11.101/2005 E SUA APLICAÇÃO ÀS COMPANHIAS AÉREAS	22
3.2 DESAFIOS DA MANUTENÇÃO DA ATIVIDADE EMPRESARIAL APÓS ACIDENTES	24
3.3 O PAPEL DO ESTADO E DAS AGÊNCIAS REGULADORAS NO ENFRENTAMENTO DA CRISE	27
4 INDENIZAÇÃO AOS PASSAGEIROS E FAMILIARES: ENTRE O DIREITO E A REALIDADE.....	30
4.1 danos materiais, morais e lucros cessantes: fundamentos e limites	30
4.2 JURISPRUDÊNCIA BRASILEIRA: PADRÕES, AVANÇOS E CRÍTICAS.....	32
4.3 O DESAFIO DA REPARAÇÃO INTEGRAL E A BUSCA POR CRITÉRIOS UNIFORMES	34
CONCLUSÃO	37
AGRADECIMENTOS	39
REFERÊNCIAS	41

INTRODUÇÃO

A responsabilidade civil das companhias aéreas em catástrofes aéreas constitui um dos temas mais sensíveis e complexos do direito aeronáutico contemporâneo, pois envolve não apenas a obrigação jurídica de reparar danos materiais, morais e existenciais causados a passageiros e familiares, mas também a capacidade dessas empresas de permanecerem economicamente viáveis após o evento catastrófico, sobretudo quando submetidas ao regime de recuperação judicial.

Em tragédias aéreas de grande repercussão no Brasil, como o acidente do voo GOL 1907 (2006), TAM JJ 3054 (2007) e o Voo LaMia 2933 (2016), verifica que, enquanto o ordenamento jurídico impõe à companhia aérea uma responsabilidade civil objetiva, com fundamento no art. 734 do Código Civil e no art. 14 do Código de Defesa do Consumidor, a estrutura legal destinada à preservação da atividade empresarial notadamente a Lei n.º 11.101/2005 (Lei de Recuperação Judicial e Falências), mostra frequentemente ineficaz no setor aeronáutico. A abertura de um processo de recuperação judicial, que em tese deveria assegurar a continuidade das operações, acesso a crédito e reorganização financeira, acaba por gerar o efeito contrário: bloqueia financiamentos, afastamento de investidores, paralisa a concessão de crédito pelas empresas de leasing de aeronaves e selam o destino, quase inevitavelmente, a falência, revelando grande fragilidade do modelo brasileiro quando aplicado a empresas que dependem de capital intensivo e confiança pública para operar.

Essa realidade evidencia que, nos casos de catástrofes aéreas, o sistema jurídico frequentemente falha em atender às necessidades concretas daqueles que suportam perdas irreparáveis, ao mesmo tempo em que empurra a companhia para um colapso econômico inevitável, criando um cenário onde justiça reparatória e sustentabilidade empresarial parecem objetivos inconciliáveis. Não se trata apenas de discutir o valor pago a título de indenização, mas de problematizar o processo que define tais valores: quem decide, com base em que parâmetros e sob quais interesses, inclusive considerando que, conforme defende Cláudia Lima Marques, o CDC tem natureza de ordem pública e visa garantir o máximo de proteção ao consumidor, especialmente em atividades de risco elevado como o transporte aéreo.

Em sentido semelhante, Ivan Sant'Anna, em sua obra *Perda Total*, aponta que “em acidentes aéreos, o dano nunca é apenas financeiro; é humano, emocional e

definitivo”, reforçando a necessidade de um modelo jurídico que compreenda a dimensão humana e não apenas o aspecto econômico dos sinistros. É nessa perspectiva que surge a questão central deste trabalho: o atual modelo brasileiro de responsabilização civil está preparado para lidar com eventos extremos? Há verdadeiro equilíbrio entre o direito da vítima e o dever de continuidade das empresas que prestam serviço essencial e estratégico ao país? Além da companhia aérea, os órgãos reguladores como a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e a Aeronáutica desempenham papel fundamental na prevenção de acidentes e, por isso, devem ser incluídos na análise de responsabilidade, tendo em vista que cabe a eles fiscalizarem aeronaves, operadores, infraestrutura aeroportuária e procedimentos de navegação aérea.

A negligência regulatória pode contribuir direta ou indiretamente para a ocorrência do acidente, e exemplos concretos demonstram que falhas de fiscalização, omissões administrativas ou permissões operacionais inadequadas antecederam tragédias que poderiam ter sido evitadas. Todavia, quando ocorre o desastre, a lógica midiática cria um vilão único: a companhia aérea. Assim, a mídia, ao mesmo tempo em que destrói a credibilidade pública da empresa e acelera seu colapso econômico, tende a poupar ou minimizar a responsabilidade dos órgãos estatais de fiscalização, contribuindo para uma narrativa distorcida na qual a companhia é retratada como única culpada, enquanto agentes públicos e reguladores muitas vezes corresponsáveis permanecem à sombra do debate.

1 FUNDAMENTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO

1.1 CONCEITOS GERAIS DE RESPONSABILIDADE CIVIL

A responsabilidade civil constitui um dos alicerces do direito privado, pois tem por finalidade restabelecer o equilíbrio jurídico rompido em razão de um dano injusto. No ordenamento jurídico brasileiro, esse instituto encontra suas bases normativas principalmente no Código Civil (Lei nº 10.406/2002) e no Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/1990), ambos aplicáveis à relação jurídica estabelecida entre passageiro e transportadora aérea.

O artigo 927 do Código Civil dispõe que “aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo”. Em complemento, o artigo 186 define ato ilícito como toda ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência que viole direito e cause dano a terceiro. Em regra, o sistema civil adota a responsabilidade subjetiva, fundada na culpa do agente. Contudo, o parágrafo único do artigo 927 estabelece que, em atividades que, por sua natureza, impliquem risco para terceiros, a responsabilidade passa a ser objetiva, prescindindo da comprovação de culpa e bastando a demonstração do dano e do nexo causal. A doutrina de Sérgio Cavalieri Filho reforça essa construção ao afirmar que determinadas atividades entre elas o transporte aéreo gera risco acentuado e, por isso, justificam a responsabilidade objetiva como instrumento de justiça e proteção da vítima (CAVALIERI FILHO, 2022).

No transporte aéreo de passageiros, o Código de Defesa do Consumidor fortalece esse regime jurídico. O artigo 3º, §2º, classifica a companhia aérea como fornecedora de serviços, enquanto o passageiro é considerado consumidor. O artigo 14 estabelece que o fornecedor responde objetivamente pelos danos causados por defeitos na prestação do serviço, independentemente de culpa. Rizzatto Nunes destaca que a responsabilidade objetiva, no âmbito das relações de consumo, é a regra, sendo afastada apenas se comprovado rompimento do nexo causal (NUNES, 2019).

No cenário internacional, aplica-se a Convenção de Montreal (1999), incorporada ao direito brasileiro pelo Decreto nº 5.910/2006. A Convenção unificou a disciplina da responsabilidade civil das transportadoras aéreas em casos de morte, lesões ou atrasos em voos internacionais. O artigo 21 institui um sistema de responsabilidade em dois níveis: até determinado limite indenizatório atualmente

próximo a 100.000 Direitos Especiais de Saque (DES) a responsabilidade é objetiva; acima desse limite, o transportador somente poderá afastar sua responsabilidade se demonstrar que o dano não decorreu de sua ação ou omissão, ou que foi causado exclusivamente por terceiros.

Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho sustentam que esse modelo busca equilibrar a proteção das vítimas com a continuidade da atividade aeronáutica, garantindo uma indenização mínima às famílias atingidas (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2021).

Na jurisprudência brasileira, decisões decorrentes de acidentes como o voo Gol 1907 (2006) e o voo TAM 3054 (2007) demonstram a aplicação concreta desses fundamentos. Em ambos os casos, os tribunais reconheceram o direito dos familiares à indenização por danos materiais, morais e existenciais, aplicando os princípios da dignidade da pessoa humana (art. 1º, III, da Constituição Federal) e da reparação integral do dano (art. 944 do Código Civil). Venosa destaca que o dano moral não é apenas sofrimento psíquico, mas ofensa à dignidade humana (VENOSA, 2020).

Importante observar que, mesmo em cenários de crise empresarial como em processos de recuperação judicial, a exemplo de Avianca Brasil e LATAM Airlines, o crédito indenizatório decorrente de acidentes aéreos não perde sua natureza alimentar, sendo priorizado pelo Poder Judiciário. Assim, ainda que a empresa esteja em dificuldade financeira, permanece o dever de indenizar.

Portanto, o sistema jurídico brasileiro adota um modelo protetivo ao passageiro, fundamentado na teoria do risco do empreendimento: aquele que lucra com a atividade deve suportar os riscos dela decorrentes. Em situações de catástrofes aéreas, a responsabilidade civil das companhias aéreas assume papel essencial, garantindo reparação plena, célere e orientada à dignidade humana e à segurança do transporte.

1.2 A RESPONSABILIDADE OBJETIVA NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

No transporte aéreo de passageiros, a responsabilidade civil da companhia aérea é, em regra, objetiva. Isso significa que a obrigação de indenizar surge independentemente da comprovação de culpa do transportador. Assim, em situações de acidente ou catástrofe aeronáutica, basta a demonstração do dano e do nexo

causal entre o evento e a prestação do serviço para que se configure o dever de reparar. Esse regime jurídico se apoia em três pilares normativos: o Código de Defesa do Consumidor (CDC), o Código Civil e a Convenção de Montreal de 1999.

O artigo 14 do CDC é categórico ao estabelecer que o fornecedor de serviços responde “independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços”. Dessa forma, não se exige do passageiro ou de seus familiares a prova de negligência ou falha operacional da empresa aérea. A doutrina de Sérgio Cavalieri Filho reforça esse entendimento ao afirmar que a responsabilidade objetiva reflete a teoria do risco do empreendimento, segundo a qual aquele que cria o risco deve suportar seus efeitos danosos (CAVALIERI FILHO, 2022).

Esse modelo protetivo também está presente no Código Civil. O artigo 927, parágrafo único, dispõe que haverá responsabilidade objetiva quando a atividade normalmente desenvolvida implicar risco para terceiros, hipótese que se aplica de modo inequívoco ao transporte aéreo de passageiros, atividade de elevada complexidade operacional e risco inerente. Ademais, o contrato de transporte é disciplinado no artigo 734 do Código Civil, que determina que o transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e às suas bagagens, sendo nulas cláusulas que busquem afastar essa responsabilidade. O artigo 737 reforça a ideia de que, no transporte oneroso de pessoas, o dever de segurança é inerente ao serviço. A doutrina de Carlos Roberto Gonçalves destaca que o transportador assume uma obrigação de resultado, isto é, deve garantir a chegada do passageiro são e salvo ao destino contratado (GONÇALVES, 2022).

No plano internacional, a Convenção de Montreal (1999), incorporada ao direito brasileiro pelo Decreto nº 5.910/2006, estabelece um regime de responsabilidade em duas etapas. O artigo 21 determina que, até determinado limite indenizatório (atualmente em torno de 100.000 Direitos Especiais de Saque DES, valor periodicamente atualizado), a responsabilidade é objetiva. Acima desse patamar, o transportador somente poderá afastar a indenização se demonstrar que adotou todas as medidas possíveis para evitar o dano, ou que o evento decorreu exclusivamente de culpa de terceiros. A Convenção, entretanto, não pode ser utilizada para reduzir a proteção conferida pelo CDC. Em diversos julgados, o Superior Tribunal de Justiça tem reconhecido a aplicação simultânea dos dois diplomas quando isso for mais favorável ao consumidor.

A prática judicial brasileira ilustra com clareza a aplicação desse modelo. Nos acidentes do voo Gol 1907 (2006) e do voo TAM 3054 (2007), os familiares das vítimas obtiveram indenizações por danos morais e materiais com base na responsabilidade objetiva das transportadoras. Em vários processos, foram reconhecidos lucros cessantes e pensionamento mensal aos dependentes, fundamentados no artigo 948 do Código Civil. O Superior Tribunal de Justiça, ao analisar tais casos, consolidou a compreensão de que o dano moral decorrente da morte de um familiar possui natureza própria e deve ser indenizado em sua integralidade, observando-se a gravidade do fato e a dignidade da pessoa humana.

A doutrina corrobora essa construção. Sílvia de Salvo Venosa sustenta que a responsabilidade objetiva é indispensável em atividades de risco, como o transporte aéreo comercial, justamente para evitar debates estéreis sobre culpa e assegurar a reparação do dano (VENOSA, 2020). Nessa mesma linha, Paulo de Tarso Sanseverino, Ministro do Superior Tribunal de Justiça, afirma que o transporte aéreo exemplifica de forma paradigmática a teoria do risco do empreendimento, pois o lucro obtido pela atividade deve vir acompanhado da assunção dos riscos inerentes (SANSEVERINO, 2011).

Mesmo em contextos de crise econômico-financeira, como nos processos de recuperação judicial da Avianca Brasil (2019) e da LATAM Airlines (2020), os tribunais brasileiros têm afirmado que o dever de indenizar permanece íntegro. Em diversas decisões, os créditos indenizatórios decorrentes de acidentes ou danos graves foram classificados como de natureza alimentar, assegurando prioridade no pagamento.

Dessa forma, a responsabilidade objetiva no transporte aéreo de passageiros não se trata apenas de um instrumento jurídico, mas de um mecanismo de proteção da vida e da dignidade humana. Ao articular o Código Civil, o CDC e a Convenção de Montreal, o sistema jurídico brasileiro consolida um modelo robusto, protetivo e coerente, que impede que o passageiro especialmente em situações de catástrofes aéreas suporte os riscos e prejuízos decorrentes de uma atividade altamente lucrativa e controlada pela companhia aérea.

1.3 NORMAS APLICÁVEIS: CÓDIGO CIVIL, CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, LEGISLAÇÃO AERONÁUTICA E CONVENÇÃO DE MONTREAL

A responsabilidade civil das companhias aéreas no Brasil é regida por um conjunto normativo integrado, composto pelo Código Civil, pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC) e pela legislação aeronáutica nacionais e internacionais, como o tratado de Montreal de 1999. Esse sistema híbrido impede que as transportadoras se utilizem de lacunas legais para limitar ou afastar o dever de indenizar, especialmente em situações de catástrofes aéreas.

No plano civil, os artigos 186, 927 e 944 do Código Civil (Lei nº 10.406/2002) estabelecem a obrigação de reparar o dano injusto, consolidando a responsabilidade subjetiva como regra e, em hipóteses de atividades de risco, a responsabilidade objetiva. O parágrafo único do artigo 927 é categórico ao prever que haverá responsabilidade objetiva quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar risco para terceiros, situação que se amolda com precisão à aviação comercial. Além disso, o artigo 734 do Código Civil determina que o transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas, sendo nulas cláusulas que busquem excluir tal responsabilidade. Doutrinariamente, é pacífico que o transporte de passageiros configura obrigação de resultado: a empresa assume o dever jurídico de conduzir o passageiro em segurança até o destino contratado (GONÇALVES, 2022). A ocorrência de morte, lesão ou violação de direitos da personalidade durante o trajeto caracteriza inadimplemento contratual e gera o dever de indenizar.

O Código de Defesa do Consumidor (CDC), por sua vez, fortalece e amplia essa proteção. O artigo 14 estabelece que o fornecedor de serviços responde independentemente de culpa pelos danos decorrentes de defeito na prestação do serviço. Não importa se o acidente decorreu de falha mecânica, erro humano, imperícia na operação da aeronave ou condições meteorológicas adversas; demonstrados o dano e o nexo causal, nasce o dever de indenizar. Conforme leciona Rizzatto Nunes, o regime consumerista desloca o foco da discussão sobre culpa para a tutela do consumidor, considerado a parte vulnerável da relação (NUNES, 2019). O sistema é reforçado pelo princípio da reparação integral, previsto no artigo 6º, inciso VI, do CDC e reafirmado pelo artigo 944 do Código Civil, que exige que a indenização seja proporcional à extensão do dano. A aplicação conjunta desses diplomas foi

determinante nas ações decorrentes do acidente do voo TAM JJ3054, ocorrido em 17 de julho de 2007, quando os tribunais reconheceram o direito dos familiares à indenização por danos morais, lucros cessantes e pensionamento mensal, considerando o contrato de transporte e a vulnerabilidade das vítimas.

Em complemento, o direito aeronáutico estabelece normas técnicas específicas. A aviação civil brasileira é regulada pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986), pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e por convenções internacionais ratificadas pelo Brasil, especialmente a Convenção de Montreal de 1999, incorporada pelo Decreto nº 5.910/2006. A Convenção prevê um sistema de responsabilidade objetiva até determinado limite indenizatório e, acima dele, responsabilidade presumida, admitindo afastamento apenas se o transportador comprovar que adotou todas as medidas possíveis para evitar o dano. Além disso, define parâmetros para atraso de voo, extravio e avarias de bagagens. No Brasil, contudo, quando houver conflito entre a Convenção e o CDC, prevalece a norma mais favorável ao consumidor, conforme decidido pelo Superior Tribunal de Justiça (REsp 1.584.465/RJ).

A jurisprudência consolidou esse modelo protetivo em casos marcantes. No acidente do voo GOL 1907, ocorrido em 29 de setembro de 2006, o Poder Judiciário reconheceu a responsabilidade objetiva da companhia aérea, afirmando que o risco próprio da aviação deve ser assumido por quem exerce a atividade econômica. Sergio Cavalieri Filho sintetiza esse entendimento ao afirmar que quem auferir os lucros de uma atividade deve suportar os riscos que ela produz (CAVALIERI FILHO, 2022). Em alguns processos, os tribunais reconheceram o dano moral a parentes em linha colateral, como irmãos e avós, com fundamento na proteção à dignidade e na solidariedade familiar.

O acidente do voo LaMia 2933, ocorrido em 28 de novembro de 2016 e que vitimou a equipe da Chapecoense, evidenciou o alcance transnacional do sistema. Embora a aeronave não pertencesse a companhia brasileira, diversas ações foram propostas no Brasil, com base no domicílio das vítimas e na regra do artigo 101, inciso I, do CDC. Discutiu-se a responsabilidade solidária de agentes da cadeia de fornecimento, como intermediadores e agências de viagem, com fundamento no artigo 7º, parágrafo único, do CDC, que impõe solidariedade entre todos os responsáveis pela prestação do serviço.

Diante desse panorama, percebe-se que o modelo brasileiro não se limita à mera dogmática jurídica. Trata-se de um sistema estruturado para responder a situações extremas, como a perda da vida em acidentes aéreos. O Código Civil fundamenta a responsabilidade; o CDC protege o passageiro como consumidor; e a legislação aeronáutica define os padrões técnicos do setor. Quando testado em tragédias reais como os casos GOL 1907, TAM 3054 e LaMia 2933 o conjunto normativo mostrou-se eficaz ao assegurar às vítimas e familiares o direito à reparação integral. Em última análise, mais que atribuir responsabilidade, o sistema reafirma valores essenciais do Estado Democrático de Direito: dignidade humana, proteção dos vulneráveis e prevalência do interesse social sobre o econômico.

2 CATÁSTROFES AÉREAS E IMPACTOS JURÍDICOS E SOCIAIS

2.1 PANORAMA HISTÓRICO DOS ACIDENTES AÉREOS NO BRASIL (2000–2024)

O histórico de acidentes aéreos no Brasil entre 2000 e 2024 é marcado por eventos que transformaram a percepção social acerca da segurança na aviação e impactaram profundamente o desenvolvimento do direito civil, consumerista e aeronáutico. Nesse período, o transporte aéreo passou por expansão significativa, impulsionada pela desregulamentação do setor, pela entrada de novas empresas e pela popularização de tarifas mais acessíveis. O aumento do número de passageiros e da competitividade trouxe avanços operacionais, mas também expôs fragilidades estruturais e regulatórias nacionais que, após tragédias de grande repercussão e o pagão aéreo no Brasil estimularam mudanças legislativas, institucionais e jurisprudenciais.

Conforme menciona Ivan Sant’Anna em estudo jornalístico sobre desastres aeronáuticos, acidentes de grande proporção não resultam de um único erro, mas da somatória de falhas sucessivas e interligadas. Embora esse diagnóstico tenha natureza operacional, ele dialoga diretamente com o direito: em um ambiente complexo como o da aviação, a responsabilização jurídica deve impedir que lacunas técnicas ou institucionais deixem vítimas desprotegidas.

O primeiro marco desse período foi o acidente do voo Gol 1907, ocorrido em 29 de setembro de 2006. A colisão entre um Boeing 737-800 e um jato Legacy na região amazônica resultou na morte de 154 pessoas. No campo jurídico, esse evento tornou evidente a aplicação dos artigos 734 e 737 do Código Civil, que impõem ao transportador o dever de segurança e a responsabilidade pelos danos causados aos passageiros. As ações indenizatórias ajuizadas pelos familiares reforçaram a incidência da responsabilidade objetiva e demonstraram a força normativa do artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor, no qual a reparação independe da comprovação de culpa. O Superior Tribunal de Justiça firmou entendimento de que eventuais discussões técnicas se relacionadas à operação da aeronave, ao controle de tráfego aéreo ou a terceiros não afastam o dever de indenizar, uma vez que o passageiro não pode assumir os riscos da cadeia de prestação do serviço de transporte.

O ano seguinte foi marcado pelo acidente do voo TAM JJ 3054, em 17 de julho de 2007, considerado a maior tragédia da aviação comercial brasileira. A aeronave ultrapassou o limite da pista em Congonhas e colidiu com um prédio, resultando em 199 mortes entre passageiros e pessoas que estavam em solo. O episódio revelou falhas operacionais e de infraestrutura quanto da companhia aérea quanto de órgão públicos fiscalizatórios, como a ausência de grooving (ranhuras de drenagem) na pista recém-reformada e problemas relacionados ao sistema de reverso da aeronave. No âmbito jurídico, esse acidente consolidou a aplicação simultânea de três regimes normativos: o Código Civil, o Código de Defesa do Consumidor e a Convenção de Montreal. A jurisprudência assegurou indenizações por danos morais e materiais, lucros cessantes e pensão aos dependentes das vítimas, aplicando o princípio da reparação integral previsto no artigo 944 do Código Civil. Doutrina especializada lembra que o contrato de transporte representa obrigação de resultado, e não de mera diligência: a companhia deve entregar o passageiro vivo e ileso ao destino contratado.

Em 28 de novembro de 2016, ocorreu o acidente do voo LaMia 2933, que transportava a equipe da Chapecoense. Embora a aeronave fosse operada por empresa estrangeira, as repercussões jurídicas alcançaram o Brasil, pois familiares de várias vítimas residem no país. Esse caso se tornou referência na aplicação do artigo 7º, parágrafo único, do Código de Defesa do Consumidor, que prevê responsabilidade solidária entre todos os integrantes da cadeia de fornecimento. Diversas ações buscaram responsabilizar intermediadores brasileiros na contratação do voo, sob o argumento de que contribuíram para a prestação do serviço de transporte. As investigações realizadas após o acidente evidenciaram que a aeronave decolou com combustível insuficiente, em violação às normas da Organização da Aviação Civil Internacional. Tal conduta reforçou a importância do dever de segurança previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica, que exige padrões mínimos de manutenção e aeronavegabilidade, e mais uma vez mostrou sua omissão fiscalizatória nas vistorias de planos de voos, inspeção de aeronaves dentre outros.

Entre 2000 e 2024, cada acidente contribuiu para a tentativa de amadurecimento institucional da aviação civil, mesmo que o resultado seja muito insuficiente. Aprimoramento dos sistemas de gerenciamento de risco, fortalecimento da atuação da Agência Nacional de Aviação Civil e ampliação do entendimento do Poder Judiciário sobre danos morais e existenciais em casos de morte, são pequenas mudanças que ocorreram após emblemáticas perdas de vidas. A jurisprudência

passou a reconhecer que a perda de um ente querido em condições traumáticas não se limita a um abalo emocional, mas atinge valores existenciais ligados à dignidade da pessoa humana.

Assim, o panorama histórico das catástrofes aéreas brasileiras revela um movimento de evolução do sistema jurídico em direção a proteção do passageiro, e a plena omissão de sua função fiscalizadora. Cada tragédia expôs vulnerabilidades e gerou mudanças estruturais, consolidando a ideia de que quem explora economicamente o transporte aéreo assume juridicamente a responsabilidade por sua atividade, devendo suportar os riscos inerentes a ela. Mais do que estatísticas, esses eventos representam vidas perdidas, famílias afetadas e agências corresponsáveis se omitindo em meio ao caos e toneladas de ferro e fogo retorcidos.

2.2 ESTUDO DE CASOS EMBLEMÁTICOS: GOL 1907 (2006), TAM JJ 3054 (2007) E O VOO LAMIA 2933 (2016)

A análise dos acidentes aéreos de grande repercussão envolvendo o voo GOL 1907, o voo TAM JJ 3054 e o voo LaMia 2933 permite compreender como a responsabilidade civil das companhias aéreas se concretiza diante de eventos catastróficos que resultam em mortes, perdas patrimoniais e impactos sociais de larga proporção. Conforme destacam SANT'ANNA (2011), em *Perda Total*, e LITO SOUSA (2021), em *Caixa-Preta*, acidentes aeronáuticos não se resumem a falhas técnicas: são a soma de decisões gerenciais equivocadas, lacunas operacionais, fatores humanos e fragilidades regulatórias. Essa percepção dialoga diretamente com o Direito, especialmente com a responsabilização civil no âmbito do transporte aéreo, onde se aplicam simultaneamente o Código de Defesa do Consumidor, o Código Civil, o Código Brasileiro de Aeronáutica e as convenções internacionais ratificadas pelo Brasil, entre elas a Convenção de Montreal, incorporada ao ordenamento jurídico em 2006, que estabelece a responsabilidade objetiva do transportador em casos de morte ou lesão do passageiro.

O primeiro caso paradigmático é o acidente do voo GOL 1907, ocorrido em 29 de setembro de 2006. A aeronave Boeing 737-800 colidiu em pleno ar com um jato Legacy, resultando na morte de todos os seus 154 ocupantes. Investigações revelaram falhas sucessivas no sistema de controle de tráfego aéreo, na comunicação entre pilotos e controladores, bem como na operação dos equipamentos do jato

executivo, fatores descritos minuciosamente por SANT'ANNA (2011). No plano jurídico, familiares das vítimas ingressaram com ações de indenização no Brasil e no exterior. A discussão concentrou-se na responsabilidade objetiva prevista no art. 14 do Código de Defesa do Consumidor, que impõe ao fornecedor de serviços o dever de reparar danos independentemente de culpa. Em julgados posteriores, ficou assentado que a análise sobre eventual corresponsabilidade de pilotos, controladores ou fabricantes não exclui o dever de indenizar, pois o passageiro não pode ser exposto ao risco da atividade econômica. Em algumas ações propostas nos Estados Unidos, a Boeing foi demandada sob a alegação de falhas no projeto do transponder, demonstrando que, em acidentes dessa magnitude, a responsabilidade civil ultrapassa fronteiras e evidencia o alcance global da litigância aeronáutica.

Pouco menos de um ano após essa tragédia, em 17 de julho de 2007, uma nova ocorrência alterou definitivamente o cenário jurídico e regulatório da aviação brasileira: o acidente do voo TAM JJ 3054, no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo. A aeronave ultrapassou o limite da pista durante o pouso, colidindo com um prédio da própria companhia e causando 199 mortes, o maior desastre aéreo da aviação comercial do país. Conforme analisado por SANT'ANNA (2011), houve um conjunto de fatores contribuintes: ausência de grooving na pista recém recapeada, deficiência no gerenciamento de risco e operação da aeronave com o reverso inoperante. No âmbito jurídico, as ações indenizatórias demonstraram a aplicação conjunta do Código Civil e do Código de Defesa do Consumidor. Os tribunais reconheceram a solidariedade entre todos os envolvidos na prestação do serviço, nos termos do art. 7º, parágrafo único, do CDC, e condenaram a companhia ao pagamento de danos morais, materiais e pensão aos dependentes, conforme o art. 948 do Código Civil. A responsabilização alcançou inclusive entes estatais vinculados ao gerenciamento aeroportuário, reforçando que falhas na infraestrutura pública não eximem o transportador do dever de indenizar. Esse caso consolidou a compreensão de que o contrato de transporte impõe obrigação de resultado: conduzir o passageiro em segurança ao destino.

O terceiro caso emblemático, de caráter internacional, ocorreu em 28 de novembro de 2016, quando o voo LaMia 2933, transportando a delegação da Associação Chapecoense de Futebol, caiu na Colômbia em razão da falta de combustível. As investigações conduzidas pela autoridade aeronáutica colombiana concluíram que a empresa assumiu o risco operacional ao desconsiderar normas

básicas de planejamento de voo, configurando culpa gravíssima da operadora. Embora a companhia aérea fosse estrangeira, várias ações foram ajuizadas no Brasil com fundamento no Código de Defesa do Consumidor, dado que muitas vítimas eram domiciliadas em território nacional e havia vínculo com empresas brasileiras na cadeia de prestação de serviços. O episódio trouxe à tona um problema contemporâneo: mesmo diante de responsabilidade objetiva prevista na Convenção de Montreal, o cumprimento das indenizações pode se tornar inviável quando a empresa responsável é insolvente ou sediada em país sem cooperação jurídica internacional efetiva.

A análise conjunta desses três eventos demonstra que acidentes aéreos não são fatalidades desvinculadas de contexto, mas sim manifestações extremas de falhas sistêmicas. Em todos os casos, familiares de vítimas recorreram ao Poder Judiciário buscando reparação integral, conforme assegura o art. 6º, inciso VI, do Código de Defesa do Consumidor. Contudo, observa-se com frequência a resistência das empresas em reconhecer valores indenizatórios compatíveis com a gravidade das perdas sofridas. Como ensina VENOSA, o dano moral integra a dignidade da pessoa humana e, portanto, não pode ser tratado de forma meramente patrimonial. Em um cenário em que companhias aéreas brasileiras ingressam em recuperação judicial, como a Avianca/Oceanair em 2018, surge um desafio ainda maior: assegurar que o direito das famílias não fique apenas reconhecido na sentença, mas efetivado economicamente, o que exige diálogo entre o Direito Civil, o Direito Aeronáutico e o Direito Empresarial. Assim, os casos analisados demonstram que o limite da responsabilidade civil das companhias aéreas não é jurídico é econômico, processual e, sobretudo, humano.

2.3 REPERCUSSÕES JURÍDICAS, SOCIAIS E ECONÔMICAS DAS TRAGÉDIAS

A análise das repercussões jurídicas, sociais e econômicas decorrentes de catástrofes aéreas demonstra que tais eventos ultrapassam a esfera da responsabilidade civil das companhias aéreas e revelam fragilidades estruturais do Estado e de seus órgãos reguladores. O sistema normativo brasileiro, composto pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986), pelo Código Civil (arts. 186 e 927) e pelo Código de Defesa do Consumidor (arts. 6º, 7º e 14), deveria oferecer um modelo de proteção integral ao passageiro, garantindo a reparação adequada e a

prevenção de novos danos. No entanto, como observa CAVALIERI FILHO (2020), a teoria do risco do empreendimento fundamento da responsabilidade objetiva no transporte aéreo só cumpre sua função quando há efetividade na reparação. O princípio da reparação integral, previsto no art. 944 do Código Civil, frequentemente se fragiliza na prática, seja diante da postura defensiva de empresas, seja pela omissão de órgãos reguladores, que se limitam a registrar o acidente sem assegurar a tutela do consumidor.

Os acidentes envolvendo o voo GOL 1907, em 2006, e o voo TAM JJ 3054, em 2007, analisados por SANT'ANNA (2011), expõem essa tensão entre responsabilidade objetiva e ineficiência regulatória. No acidente da GOL, o relatório técnico do CENIPA identificou falhas na comunicação entre pilotos e controladores, além de problemas no sistema de vigilância radar. No caso da TAM, o desgaste da pista de Congonhas que, apesar de recapeada, permaneceu sem grooving criou um cenário de risco amplamente conhecido pelos órgãos responsáveis. Ainda que tais falhas tenham origem no Estado, a responsabilização judicial de agentes públicos foi exceção, e não regra. A jurisprudência frequentemente recorre à discricionariedade administrativa e à teoria da reserva do possível para afastar a responsabilidade estatal, apesar do art. 37, § 6º, da Constituição Federal estabelecer expressamente a responsabilidade objetiva por danos decorrentes de omissão na prestação de serviços públicos. Conforme ensina BANDEIRA DE MELLO (2019), a omissão também é comportamento, e quando impede o cumprimento de dever jurídico, gera responsabilidade. Na prática, porém, quase todas as condenações recaíram exclusivamente sobre as companhias aéreas, transferindo para o setor privado um ônus que nem sempre lhe pertence integralmente.

A tragédia do voo LaMia 2933, em 2016, tornou ainda mais evidente a insuficiência regulatória e a vulnerabilidade jurídica dos passageiros. Embora não fosse um voo brasileiro, o impacto foi internacional, pois transportava a delegação da Chapecoense. A investigação conduzida pela Aeronáutica Civil da Colômbia junto ao CENIPA, revelou violação deliberada de normas básicas de combustível mínimo, ausência de fiscalização adequada e falhas graves da autoridade aeronáutica boliviana. No plano jurídico, a Convenção de Montreal estabelece responsabilidade objetiva da transportadora aérea, mas a situação ilustra o limite econômico da reparação civil: se a empresa é insolvente ou sediada em país que não coopera juridicamente, o direito ao ressarcimento torna-se abstrato. DINIZ (2019) lembra que

a responsabilidade civil cumpre função compensatória e preventiva, pois desestimula a repetição do ilícito mediante o custo da indenização. Se a companhia não paga e o Estado não fiscaliza, o sistema perde a função pedagógica e transforma a falha em risco aceitável.

No plano social, as tragédias aéreas não são apenas eventos jurídicos, mas experiências traumáticas de longa duração. A judicialização da dor revela uma realidade desigual: enquanto algumas famílias conseguem acordos e decisões célere, outras enfrentam anos de litígios, recursos protelatórios e exigências excessivas de prova de sofrimento, num processo que frequentemente revitimiza aqueles que já perderam tudo.

No plano econômico, as repercussões atingem diretamente a saúde financeira das companhias aéreas e podem precipitar crises que culminam em processos de recuperação judicial, como ocorreu com a Oceanair/Avianca Brasil em 2018. Nessas situações, indenizações devidas às famílias passam a concorrer com créditos bancários e contratuais, submetendo vítimas a um cenário de incerteza e subordinação a interesses puramente financeiros. A ausência de mecanismos estatais de garantia como fundos obrigatórios para cobertura de indenizações evidencia a fragilidade estrutural do sistema brasileiro.

As ocorrências aeronáuticas evidenciam um paradoxo no sistema jurídico brasileiro: enquanto o Estado impõe às companhias aéreas rígidas responsabilidades civis, ele próprio falha em cumprir seu dever de fiscalizador preventivo, limitando-se a agir de forma reativa e punitiva. A aviação é uma atividade altamente regulada e dependente da eficiência estatal em infraestrutura, controle de tráfego e supervisão técnica, de modo que a omissão do poder público contribui diretamente para a ocorrência de riscos operacionais. Não se pode, portanto, atribuir às empresas aéreas a totalidade da responsabilidade por eventos que também decorrem da ineficiência e da ausência de políticas públicas adequadas. A verdadeira segurança jurídica e operacional somente será alcançada quando o Estado assumir seu papel preventivo e regulador, em vez de apenas sancionar após o dano consumado.

3 RECUPERAÇÃO JUDICIAL E FALÊNCIA DE COMPANHIAS AÉREAS

3.1 A LEI Nº 11.101/2005 E SUA APLICAÇÃO ÀS COMPANHIAS AÉREAS

A Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005, institui o regime jurídico da recuperação judicial, da recuperação extrajudicial e da falência do empresário e da sociedade empresária no Brasil, determinando, em seu art. 1º, o âmbito de sua aplicação. O propósito central do instituto encontra-se expressamente delineado no art. 47 do diploma legal, que dispõe que a recuperação judicial tem por finalidade viabilizar a superação da crise econômico-financeira do devedor, preservando a atividade produtiva, o emprego dos trabalhadores e os interesses dos credores. A filosofia subjacente à norma é a preservação da empresa, concebida não apenas como patrimônio do empresário, mas como função social geradora de riqueza, circulação de bens e serviços e desenvolvimento econômico.

Contudo, quando essa legislação é aplicada ao setor da aviação civil, emerge uma contradição estrutural. As companhias aéreas atuam em um ambiente de custos altamente dolarizados, dependem de arrendamentos internacionais (leasing), de crédito externo, e são submetidas a rigorosa regulação técnica e operacional. A entrada em recuperação judicial provoca imediata diminuição da confiança do mercado, retração de linhas de financiamento e cancelamento de contratos de leasing, mecanismos indispensáveis à manutenção da frota e da segurança operacional. É nesse ponto que a recuperação judicial, embora projetada para preservar a atividade empresarial, passa a funcionar, na prática, como barreira indireta ao cumprimento da responsabilidade civil, em especial nos casos em que há vítimas de acidentes aeronáuticos.

O setor aéreo demonstra, repetidamente, que o início da recuperação judicial pode representar o primeiro passo para o desfecho falimentar. Reportagens especializadas apontam que, diante de exigências fiscais rigorosas e condições contratuais inflexíveis, “a solução única tem sido a extinção da empresa aérea ou propriamente a decretação de sua falência”, evidenciando que o instituto, embora concebido para salvar, frequentemente apenas prolonga o inevitável¹. Assim, longe de ser um recomeço, a recuperação judicial, para companhias aéreas, torna-se, muitas vezes, um estado de emergência financeira permanente.

O problema torna-se ainda mais sensível quando se observam casos de acidentes aéreos. Após as catástrofes envolvendo o voo GOL 1907, em 2006, e o voo TAM 3054, em 2007, as empresas envolvidas enfrentaram não apenas o passivo indenizatório decorrente das mortes e danos causados, mas também uma severa crise reputacional e financeira. Ivan Sant'Anna, em *Perda Total*, relata que a GOL atravessou turbulência institucional profunda após o acidente, sofrendo queda de valor de mercado e dificuldades operacionais. A partir do momento em que uma companhia aérea ingressa em recuperação judicial, os familiares das vítimas passam a figurar como credores sujeitos ao concurso, disputando recursos com bancos, arrendadores internacionais e fornecedores o que contraria o espírito protetivo do Código de Defesa do Consumidor, especialmente seu art. 6º, inciso VI, e art. 14, que reconhecem a vulnerabilidade do consumidor e impõem responsabilidade objetiva pelo dano decorrente da prestação do serviço.

No direito comparado, a discrepância é ainda mais evidente. O sistema norte-americano (Chapter 11), além de permitir maior flexibilidade negocial, autoriza mecanismos como o financiamento DIP (debtor in possession), que viabiliza a continuidade da operação e garante fluxo de caixa à empresa durante o processo. No Brasil, ao contrário, o ingresso na recuperação judicial afasta investidores e restringe drasticamente o acesso a crédito cenário agravado quando se trata de empresas de aviação, cuja sobrevivência depende justamente da manutenção de contratos de leasing e investimentos constantes em segurança operacional. O caso recente da Azul Linhas Aéreas demonstra essa realidade: a companhia, acumula um passivo de mais de 35 bilhões de dólares, buscou reestruturação nos Estados Unidos, recorrendo ao Chapter 11 após encontrar barreiras para obter financiamento no Brasil².

Diante desse quadro, torna-se evidente que a Lei nº 11.101/2005, embora pouco eficaz a setores tradicionais da economia, é pior quando enquadrada nas peculiaridades da aviação civil. A conjugação entre passivo indenizatório decorrente de acidentes, dependência de financiamento externo e exigências regulatórias rigorosas exige tratamento legislativo específico. Enquanto não houver previsão legal que assegure prioridade à reparação das vítimas, inclua o estado como corresponsável das catástrofes e permita à empresa acesso protegido ao crédito durante a reestruturação, o risco é que o instituto da recuperação judicial converta a responsabilidade civil em mera promessa abstrata judicializada, atrasada e, não raramente, frustrada.

A recuperação judicial, tal como estruturada atualmente no ordenamento jurídico brasileiro, não assegura a efetividade da responsabilidade civil das companhias aéreas envolvidas em catástrofes aeronáuticas. Quando essas empresas se veem diante de passivos expressivos, com restrição de crédito, redução de receita e sob o impacto de múltiplos processos judiciais, a lógica de sobrevivência empresarial se impõe, posicionando a reparação das vítimas a um segundo plano. Soma-se a isso o fato de que instituições que deveriam atuar de forma técnica, colaborativa e transparente muitas vezes não assumem sua parcela de responsabilidade, contribuindo para um ambiente de desinformação, posteriormente alimentado por discursos midiáticos sensacionalistas que exploram a tragédia, mas pouco contribuem para sua compreensão.

Nesse cenário de insegurança econômica, jurídica e institucional, companhias aéreas tendem a buscar soluções mais favoráveis em outras jurisdições, optando pela captação de investimentos ou mesmo pela submissão de seus processos de reestruturação a sistemas estrangeiros especialmente em países que oferecem maior previsibilidade regulatória e instrumentos mais eficazes de financiamento durante a recuperação, como o Chapter 11 norte-americano. Observado de uma perspectiva macroeconômica, esse movimento evidencia o quanto o ambiente empresarial brasileiro ainda carece de estabilidade normativa e de mecanismos eficientes de preservação da atividade produtiva, o que acaba por afastar investimentos e estimular a transferência de capital para mercados estrangeiros mais seguros.

3.2 DESAFIOS DA MANUTENÇÃO DA ATIVIDADE EMPRESARIAL APÓS ACIDENTES

A manutenção da atividade empresarial de uma companhia aérea após um acidente de grandes proporções representa um dos maiores desafios na interseção entre o Direito Empresarial, o Direito do Consumidor e a responsabilidade civil por danos massificados. No ordenamento jurídico brasileiro, a recuperação judicial prevista no art. 47 da Lei nº 11.101/2005 tem como finalidade preservar a empresa, proteger a função social da atividade econômica e assegurar a continuidade da geração de empregos. Entretanto, quando a empresa em recuperação é uma companhia aérea envolvida em uma catástrofe aérea com vítimas fatais, esse objetivo colide diretamente com os princípios da reparação integral do dano, previsto no art.

944 do Código Civil, e da responsabilidade objetiva do transportador aéreo, nos termos do art. 14 do Código de Defesa do Consumidor. Nesses casos, a companhia deixa de ser apenas uma empresa em crise financeira; torna-se protagonista de um evento que ceifou vidas.

Esse cenário, entretanto, evidencia uma incongruência jurídica e econômica: quanto maior a dimensão dos danos e o volume das indenizações exigidas, maior é a pressão financeira que incide sobre a companhia aérea, podendo inviabilizar sua continuidade operacional justamente o que a recuperação judicial busca evitar nos termos do art. 47 da Lei nº 11.101/2005. A utilização do instituto não representa manobra para postergar pagamentos, mas sim um mecanismo legítimo de proteção da atividade empresarial e de preservação da função social da companhia, que envolve milhares de empregos diretos e indiretos, contratos em cadeia e impacto significativo sobre a malha aérea nacional. A responsabilização excessivamente punitiva, sem consideração ao papel do Estado na fiscalização e na segurança da aviação, pode transformar a reparação em instrumento de destruição da própria empresa, gerando ainda mais prejuízos sociais e econômicos. Assim, a recuperação judicial não esvazia o dever de indenizar, mas assegura que ele seja cumprido de forma organizada, equilibrada e compatível com a preservação da atividade empresarial.

Os casos brasileiros ilustram que o desafio de manter a atividade empresarial após uma tragédia depende não apenas da capacidade financeira da companhia aérea, mas também da atuação dos órgãos reguladores. No acidente envolvendo o voo GOL 1907, em 2006, o relatório do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos identificou falhas no controle do espaço aéreo, insuficiência de coordenação entre os pilotos da empresa norte americana, controladores e autoridade aeronáutica. De maneira semelhante, no desastre do voo TAM JJ 3054, em 2007, auditoria realizada pelo Tribunal de Contas da União constatou que a pista de Congonhas operava sem grooving, apresentando risco conhecido de aquaplanagem, situação narrada também por Ivan Sant'Anna na obra *Perda Total* (2011). Mesmo diante dessas evidências, ANAC e INFRAERO sustentaram ausência de responsabilidade civil, posicionando-se apenas como fiscalizadores do sistema. Porém, o art. 37, § 6º, da Constituição Federal estabelece que o Estado responde objetivamente pelos danos que seus agentes, por ação ou omissão, causem a terceiros. A doutrina administrativista de Celso Antônio Bandeira de Mello reforça que

a responsabilidade estatal subsiste quando a Administração “deixa de impedir um dano que tinha o dever jurídico de evitar” (BANDEIRA DE MELLO, 2019). Assim, a omissão regulatória não exclui o dever de indenizar; ao contrário, o intensifica.

Além das consequências jurídicas, existe um impacto econômico inevitável. Companhias aéreas operam com alto grau de endividamento, contratos internacionais de leasing e despesas variáveis em dólar. Após uma tragédia, investidores e credores passam a considerar a empresa de alto risco, o que provoca retração de crédito e perda de valor de mercado. Foi o que ocorreu com a GOL após o acidente de 2006, quando a companhia precisou renegociar contratos e freou sua expansão. Situação semelhante ocorreu com a TAM após o acidente de 2007, cujo impacto econômico e institucional contribuiu, posteriormente, para a fusão com a LAN e a formação do grupo LATAM Airlines. Surge então o segundo paradoxo: para cumprir o art. 47 da Lei nº 11.101/2005 e manter a empresa em funcionamento, direcionam-se recursos prioritariamente à continuidade da atividade econômica, relegando as indenizações das vítimas à categoria de passivo financeiro. A lógica empresarial acaba se sobrepondo à lógica da dignidade humana fundamento expressamente protegido pelo art. 1º, inciso III, da Constituição Federal.

O cenário internacional reforça esse quadro. No caso do voo LaMia 2933, que vitimou a delegação da Chapecoense em 2016, ficou evidenciado que a empresa operava sem capacidade econômica suficiente, com histórico prévio de irregularidades e sem atender aos requisitos de segurança aeronáutica, como a obrigatoriedade de combustível para aeroportos alternativos, conforme constatado pela autoridade aeronáutica colombiana. A ausência de patrimônio da empresa tornou praticamente impossível a reparação das famílias, que se viram obrigadas a enfrentar um litígio transnacional complexo e oneroso. Como ensina Fábio Ulhoa Coelho, ainda que a recuperação judicial tenha finalidade social, ela não pode suprimir direitos fundamentais dos credores, tampouco impedir o acesso à reparação integral (COELHO, 2022). No caso de acidentes aéreos, o credor não é um investidor que aceitou o risco da atividade empresarial, mas sim uma família que perdeu um ente querido. Reduzir essas pessoas à posição de credores concorrentes constitui um desvirtuamento do sistema jurídico.

A mais grave consequência do modelo regulatório vigente não é a preservação da companhia aérea, mas a ausência de corresponsabilização do Estado e de seus órgãos fiscalizadores, que têm o dever constitucional de garantir segurança e

fiscalização preventiva e, ainda assim, não assumem qualquer participação efetiva na solução dos conflitos. Em acidentes de grande repercussão, enquanto a empresa tenta reorganizar suas obrigações, manter empregos e viabilizar o pagamento das indenizações dentro do plano judicialmente supervisionado, o poder público permanece inerte, não facilita acordos e frequentemente adota postura meramente punitiva, descumprindo o dever de cooperação previsto nos princípios constitucionais da eficiência e da boa-fé administrativa.

Como destaca Maria Helena Diniz, embora a vida humana seja incomensurável, a sua perda pode ser juridicamente valorada (DINIZ, 2019); entretanto, essa valoração não pode recair exclusivamente sobre a companhia, sobretudo quando falhas de fiscalização e omissões estatais contribuíram para o evento danoso. A recuperação judicial não visa invisibilizar vítimas, mas garantir que a empresa tenha condições reais de adimplir suas obrigações, em vez de ser levada à falência por um sistema que prioriza a punição e ignora a própria função social do Estado na prevenção e na efetiva reparação dos danos.

3.3 O PAPEL DO ESTADO E DAS AGÊNCIAS REGULADORAS NO ENFRENTAMENTO DA CRISE

A análise do papel do Estado e das agências reguladoras em situações de catástrofes aéreas e em processos de recuperação judicial de companhias aéreas exige um olhar integrado entre o Direito Empresarial, o Direito Aeronáutico e a responsabilidade civil contemporânea. A aviação civil brasileira está sob responsabilidade direta da União, conforme estabelece o art. 21, inciso XXIV, da Constituição Federal, cabendo ao Poder Público organizar e manter sua infraestrutura, inclusive no que se refere à fiscalização e à regulação da atividade econômica. No plano infraconstitucional, essa função é exercida principalmente pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), criada pela Lei nº 11.182/2005, além do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), ambos vinculados ao Comando da Aeronáutica. Assim, quando ocorre uma tragédia aérea, a atuação estatal não se configura como ato discricionário, mas como verdadeiro dever jurídico de prevenção, fiscalização e resposta institucional.

Entretanto, o cenário que emerge após acidentes como os voos GOL 1907 (2006), TAM 3054 (2007) e LaMia 2933 (2016) revela um padrão preocupante. No momento da crise, o Estado assume papel ostensivo na comunicação pública, emitindo notas oficiais e participando de entrevistas coletivas. Contudo, essa presença inicial não se converte em acompanhamento contínuo das famílias ou em ações sistemáticas destinadas a garantir a efetiva reparação do dano e o aprimoramento das práticas de fiscalização. Com frequência, medidas concretas de prevenção, como revisão de normas técnicas, monitoramento da capacidade financeira das empresas e fiscalização efetiva da segurança operacional, são postergadas ou diluídas no tempo, cedendo lugar a estratégias de gerenciamento de crise institucional. Essa postura revela uma dissonância entre o dever jurídico de regulação e a efetividade da proteção aos passageiros.

Quando o desastre do voo TAM 3054 atingiu o aeroporto de Congonhas em 2007, auditoria do Tribunal de Contas da União constatou que a pista principal estava sem *grooving*, o que aumentava o risco de aquaplanagem, fato amplamente mencionado por especialistas e detalhado por Ivan Sant'Anna em *Perda Total* (2011). Relatos de pilotos sobre dificuldades de frenagem já eram conhecidos antes do acidente, o que demonstra que a fiscalização preventiva não ocorreu como deveria.

Em situação semelhante, após o acidente do voo GOL 1907, o relatório oficial indicou falhas na gestão do espaço aéreo e insuficiência de coordenação entre pilotos do *legacy*, controladores e órgãos de controle. A postura defensiva das autoridades aeronáuticas nesses casos evidencia uma tentativa de deslocamento da responsabilidade para fatores operacionais específicos ou para condutas individuais, enquanto falhas sistêmicas permanecem sem enfrentamento.

Do ponto de vista da responsabilidade civil, a omissão fiscalizatória pode configurar falha na prestação do serviço estatal, nos termos do art. 37, § 6º, da Constituição Federal, que estabelece a responsabilidade objetiva da Administração por danos causados por seus agentes. A doutrina de Sérgio Cavalieri Filho reforça que o foco da responsabilidade civil contemporânea não está em identificar culpados abstratos, mas em prevenir danos e proteger a vítima de forma integral (CAVALIERI FILHO, 2022). Assim, quando a agência reguladora se omite, não apenas falha na proteção do consumidor tutelado pelo art. 14 do Código de Defesa do Consumidor como contribui para a violação da dignidade humana, fundamento constitucional previsto no art. 1º, inciso III, da Carta Magna.

No contexto de recuperação judicial, o papel do Estado e das agências reguladoras assume ainda maior complexidade. A Lei nº 11.101/2005 determina, em seu art. 47, que a recuperação deve preservar a atividade econômica, a manutenção dos empregos e a função social da empresa. Fábio Ulhoa Coelho destaca que a preservação empresarial somente se justifica quando a atividade se mostra socialmente relevante e economicamente viável (COELHO, 2023). Entretanto, na prática, não existe no Brasil um protocolo estruturado para atuação conjunta entre a ANAC, o Ministério de Portos e Aeroportos, a Secretaria de Aviação Civil e o Poder Judiciário para enfrentar cenários de insolvência em companhias aéreas. Ausente essa coordenação, a continuidade operacional da empresa passa a depender mais de sua capacidade de recuperar a própria imagem no mercado do que de políticas públicas que assegurem a preservação do serviço aéreo como atividade essencial.

O Estado, assim, acaba adotando um papel reativo, e não preventivo. No caso da LaMia, que transportava a delegação da Chapecoense em 2016, ficou demonstrado que a empresa operava com fragilidade financeira e em desacordo com normas essenciais, como a quantidade mínima de combustível para voos internacionais. A falta de fiscalização efetiva entre os países envolvidos tornou quase inviável a responsabilização e a reparação das vítimas. Como alerta Arnoldo Wald, a empresa não existe apenas para gerar lucro, mas para cumprir sua função social, contribuindo para o interesse coletivo (WALD, 2019). Em aviação, essa função social é ainda mais sensível, porque envolve mobilidade nacional, integração territorial e segurança de vidas humanas.

Quando ocorre um acidente aéreo, observa-se um triângulo de responsabilidades composto pela companhia aérea, pelo Estado e pela sociedade. Contudo, apenas a empresa é colocada sob exposição permanente, enquanto a omissão ou ineficiência estatal é frequentemente invisibilizada. Enquanto não houver um modelo regulatório que coloque as vítimas e suas famílias no centro das decisões e não a preservação da imagem das instituições, o sistema continuará orientado a respostas emergenciais, e não à prevenção de novas tragédias.

4 INDENIZAÇÃO AOS PASSAGEIROS E FAMILIARES: ENTRE O DIREITO E A REALIDADE

4.1 DANOS MATERIAIS, MORAIS E LUCROS CESSANTES: FUNDAMENTOS E LIMITES

A indenização decorrente de acidentes aeronáuticos revela uma das faces mais sensíveis da responsabilidade civil no transporte aéreo de passageiros. Nesse contexto, o ordenamento jurídico não atua apenas como instrumento técnico de apuração de danos, mas como mecanismo de reconstrução da dignidade humana diante de perdas irreparáveis. A Constituição Federal assegura, em seus incisos V e X do artigo 5º, o direito à reparação integral em casos de lesão aos direitos da personalidade, abrangendo danos materiais e morais. Em reforço, o Código Civil dispõe no artigo 927 que todo aquele que causar dano a outrem fica obrigado a repará-lo, consolidando o princípio da responsabilidade como meio de restabelecimento do equilíbrio social.

No transporte aéreo, todavia, essa responsabilidade assume feição mais rigorosa. O Código de Defesa do Consumidor, em seu artigo 14, estabelece a responsabilidade objetiva do transportador, o que dispensa o passageiro ou seus familiares do ônus de provar culpa da companhia aérea. É suficiente demonstrar o dano e o nexo causal. Além disso, o regime jurídico é complementado por tratados internacionais, dentre os quais se destaca a Convenção de Montreal de 1999, incorporada ao direito brasileiro pelo Decreto n.º 5.910/2006. A convenção também adota a responsabilidade objetiva até certo limite indenizatório, cabendo à companhia aérea provar que não contribuiu para o evento danoso caso deseje limitar o valor da reparação.

No tocante aos danos materiais, a doutrina e a jurisprudência reconhecem que a indenização pode abranger despesas funerárias, perda de bens transportados e lucros cessantes. Maria Helena Diniz conceitua o dano patrimonial como a diminuição do patrimônio econômico da vítima, seja pela diminuição de bens existentes, seja por lucros que deixam de ser obtidos (DINIZ, 2022). Esse entendimento tem sido aplicado em casos emblemáticos no Brasil. No acidente envolvendo o voo GOL 1907, ocorrido em 2006, diversas ações pleitearam lucros cessantes, argumentando que a morte de profissionais em plena capacidade produtiva implicou a perda de renda futura da

família. Situação semelhante ocorreu no desastre do voo TAM 3054, em 2007, quando o Poder Judiciário reconheceu que a contribuição econômica que o falecido prestaria aos dependentes caracteriza dano material indenizável. Apesar de amparadas pelo ordenamento jurídico, tais ações se arrastaram por mais de uma década, revelando o distanciamento entre o direito abstrato à reparação e a efetividade judicial.

Quanto aos danos morais, o entendimento predominante na doutrina e na jurisprudência brasileiras é o de que se trata de dano presumido (*in re ipsa*) em situações de morte e grave violação à dignidade humana. Sérgio Cavalieri Filho assevera que o dano moral independe de demonstração do prejuízo, pois decorre da própria violação ao bem jurídico tutelado (CAVALIERI FILHO, 2022). Apesar disso, companhias aéreas e seguradoras frequentemente tentam limitar o valor indenizatório amparando-se na Convenção de Montreal. O embate entre a proteção consumerista prevista no CDC e o mecanismo limitador do tratado internacional tem gerado debates intensos nos tribunais. O Superior Tribunal de Justiça tem consolidado o entendimento de que tratados internacionais não podem reduzir direitos fundamentais do consumidor brasileiro quando o contrato de transporte se submete à legislação nacional.

Os lucros cessantes constituem categoria de dano frequentemente mal compreendida, mas de relevância acentuada em acidentes aéreos. Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho afirmam que essa modalidade corresponde àquilo que a vítima deixou razoavelmente de lucrar (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2023). A repercussão desses prejuízos foi evidente na tragédia do voo LaMia 2933, em 2016, que vitimou a equipe da Chapecoense. Diversos atletas estavam no auge da carreira e possuíam expectativas profissionais que incluíam contratos internacionais e patrocínios. Laudos econômicos elaborados nos processos judiciais confirmaram a existência de significativo potencial de ganho futuro. Todavia, a insolvência da empresa LaMia e a ausência de patrimônio suficiente para suportar as condenações demonstraram um limite cruel da responsabilidade civil: o direito à indenização pode ser reconhecido, mas não efetivamente satisfeito.

Essa realidade torna-se ainda mais complexa quando a companhia aérea se encontra em recuperação judicial. A Lei n.º 11.101/2005, em seu artigo 47, tem por finalidade preservar a atividade econômica e os empregos, mas não contempla mecanismo específico de prioridade para créditos decorrentes de morte em acidentes aéreos. Assim, familiares devastados pela perda são obrigados a disputar seus

créditos concursais com bancos, fornecedores e demais credores comuns. A consequência é um paradoxo ético e jurídico: o ordenamento reconhece a gravidade do dano, mas o procedimento coletivo de recuperação empresarial pode resultar na satisfação parcial ou até inexistente da indenização.

A dimensão humana desses processos revela um elemento invisível, porém decisivo: a influência da mídia e da opinião pública. Após uma tragédia, o Estado frequentemente distancia-se do foco de responsabilidade e a atenção volta-se integralmente à companhia aérea. A imprensa, por sua vez, expõe famílias em momentos de extrema vulnerabilidade, transformando o sofrimento em narrativa. Ivan Sant'Anna sintetiza essa dinâmica ao afirmar que, em catástrofes aéreas, “a primeira vítima é o passageiro; a segunda, a companhia aérea; a terceira, a verdade” (SANT'ANNA, 2010).

Embora a legislação brasileira disponha de mecanismos sólidos de proteção às vítimas e seus familiares, a materialização do direito indenizatório ainda encontra obstáculos no tempo do processo, na resistência de seguradoras, em estratégias de limitação do valor da reparação e na insuficiência patrimonial de empresas em crise. O resultado é uma dolorosa distância entre norma e realidade: o Direito promete justiça, mas a morosidade e a precariedade econômica de determinadas companhias aéreas transformam a busca pela reparação em um caminho exaustivo para aqueles que perderam não apenas um ente querido, mas também a própria estabilidade emocional e financeira.

4.2 JURISPRUDÊNCIA BRASILEIRA: PADRÕES, AVANÇOS E CRÍTICAS

A jurisprudência brasileira referente à responsabilidade civil em acidentes aeronáuticos tem se desenvolvido sob constante tensão entre três vetores fundamentais: o direito à reparação integral do dano, a proteção da parte consumidora reconhecidamente vulnerável nas relações de transporte aéreo e a necessidade de preservação da atividade empresarial das companhias aéreas, especialmente quando submetidas à recuperação judicial ou à falência. Esse entendimento teve papel decisivo nas demandas judiciais decorrentes da tragédia do voo TAM JJ 3054, em 2007, ocasião em que a Corte Superior reconheceu que o dano moral decorrente da queda da aeronave é *in re ipsa*, dispensando prova do sofrimento dos familiares. A

posição adotada pelo tribunal dialoga diretamente com a doutrina de Sérgio Cavalieri Filho, para quem o dano moral existe pela simples violação do direito da personalidade, sendo desnecessária a comprovação do abalo, pois este decorre do próprio fato lesivo (CAVALIERI FILHO, 2022).

Do mesmo modo, a jurisprudência tem avançado no reconhecimento de lucros cessantes e da perda da expectativa de vida produtiva das vítimas, especialmente quando estas se encontravam em idade economicamente ativa ou em ascensão profissional. Após o acidente do voo GOL 1907, em 2006, diversas decisões judiciais reconheceram não apenas o direito ao dano material imediato, mas também o prejuízo econômico futuro dos familiares. O Tribunal de Justiça de São Paulo fixou, em ações individuais, pensão mensal proporcional à renda auferida pelo falecido, aplicando o artigo 948, inciso II, do Código Civil, que assegura aos dependentes o recebimento daquilo que o provedor da família teria razoavelmente contribuído. Em precedentes similares, o STJ manteve condenação de empresa aérea ao pagamento cumulativo de danos morais e pensão mensal, reiterando a aplicação do princípio da reparação integral, conceito que Maria Helena Diniz defende ao afirmar que a indenização deve colocar o prejudicado em situação equivalente àquela em que estaria se o dano não tivesse ocorrido (DINIZ, 2022).

Entretanto, esse avanço interpretativo encontra seu limite quando o acidente envolve empresa estrangeira insolvente ou sem patrimônio sujeito à jurisdição brasileira, como ocorreu no caso do voo LaMia 2933, em 2016, que vitimou a equipe da Chapecoense. Mesmo reconhecido o dano e proferidas decisões favoráveis aos familiares, muitas demandas esbarraram na incapacidade econômico-financeira da empresa e na ausência de cobertura securitária suficiente, revelando o abismo entre o direito formal e a possibilidade real de satisfação do crédito.

A comparação com a resposta estatal em desastres não aeronáuticos torna ainda mais evidente essa disparidade. No rompimento da barragem de Brumadinho, em 2019, envolvendo a mineradora Vale S.A., o poder público atuou de forma célere e extraordinária, firmando acordos bilionários, celebrando termos de ajustamento de conduta e assegurando pagamento de indenizações em tempo reduzido. O Estado era vítima e protagonista na negociação. Em contraposição, nas catástrofes aéreas como nos casos da TAM e da GOL o tratamento jurídico é individualizado, litigioso e demorado. Enquanto a Vale firmou acordo de mais de trinta bilhões de reais em menos de dois anos, muitas famílias de vítimas de acidentes aéreos permaneceram

por mais de uma década em litígio judicial, aguardando o recebimento de indenizações.

A assimetria se torna ainda mais dramática quando a companhia aérea ingressa em recuperação judicial. De acordo com o artigo 6º da Lei n.º 11.101/2005, ações e execuções são suspensas, e os credores inclusive familiares de vítimas de acidentes fatais passam a disputar habilitação no quadro geral de credores em igualdade com bancos e fornecedores. Dessa forma, direitos da personalidade ingressam no mesmo fluxo concursal de créditos comerciais, revelando uma contradição jurídica e moral: embora o dano moral seja presumido e reconhecido como prioritário pela jurisprudência, a efetividade da reparação sucumbe diante da lógica empresarial de preservação da atividade econômica.

Em síntese, observa-se que a jurisprudência brasileira evoluiu na proteção do passageiro, reconheceu o dano moral *in re ipsa*, ampliou o alcance dos lucros cessantes e reforçou a prevalência do CDC sobre tratados internacionais. Todavia, a efetividade dessa proteção ainda é desigual. Nos acidentes aeronáuticos, a resposta institucional raramente prioriza as vítimas; o Estado adota postura defensiva, procurando afastar de si o ônus de possíveis falhas regulatórias e atribuindo integralmente à companhia aérea a responsabilidade social e jurídica pelo evento. A lei protege, a doutrina fundamenta, a jurisprudência avança, mas a indenização depende, muitas vezes, de uma empresa em crise e o tempo converte-se no adversário mais implacável da justiça.

4.3 O DESAFIO DA REPARAÇÃO INTEGRAL E A BUSCA POR CRITÉRIOS UNIFORMES

A reparação integral dos danos decorrentes de acidentes aéreos constitui princípio consolidado no direito civil brasileiro, encontrando fundamento nos artigos 186, 187 e 927 do Código Civil, que estabelecem o dever de reparar o dano decorrente da conduta ilícita, bem como a responsabilidade independentemente de culpa quando a atividade desenvolvida implicar risco. No âmbito consumerista, o artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor reforça a responsabilidade objetiva do transportador aéreo ao prever que o fornecedor responde pelos danos causados ao consumidor pela prestação do serviço, ainda que inexistir culpa. Em paralelo, o regime internacional

disciplinado pela Convenção de Montreal de 1999, incorporada ao ordenamento jurídico nacional pelo Decreto nº 5.910/2006, impõe parâmetros de responsabilização nas hipóteses de transporte aéreo internacional, fixando limites indenizatórios e estabelecendo circunstâncias específicas para sua aplicação.

A doutrina de Sérgio Cavalieri Filho sintetiza o objetivo primordial da responsabilidade civil ao afirmar que a reparação deve colocar o lesado na situação mais próxima possível daquela em que estaria se o dano não tivesse ocorrido. Essa premissa, porém, mostra-se frequentemente distante da realidade prática quando aplicada aos desastres aéreos brasileiros. A experiência nacional revela um cenário permeado por morosidade judicial, burocracia administrativa e significativa assimetria de forças entre famílias das vítimas, seguradoras e companhias aéreas. Nos acidentes de grande repercussão, como o voo GOL 1907, em 2006, e o voo TAM JJ 3054, em 2007, verificou-se que as ações do Estado e de seus órgãos reguladores ocorreram apenas após o evento catastrófico, jamais de forma preventiva. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), recém-criada à época do acidente da GOL, foi acusada de falhas de fiscalização e de ausência de coordenação eficiente com o controle do tráfego aéreo. Essa deficiência revela o fenômeno descrito por Celso Antônio Bandeira de Mello, segundo o qual o Estado, quando capturado pelos interesses econômicos daqueles que deveria regular, desvia a finalidade de sua atuação administrativa, deixando a sociedade vulnerável.

Situação semelhante ocorreu no acidente do voo TAM JJ 3054. Relatórios do Tribunal de Contas da União apontaram reiteradas omissões da INFRAERO na manutenção da pista de Congonhas, cuja falta de ranhuras (grooving) aumentava o risco de aquaplanagem. Mesmo diante dos alertas, a pista permaneceu liberada para operação, evidenciando um ambiente institucional de complacência com o risco. Ivan Sant'Anna descreve essa realidade como uma cultura em que decisões operacionais priorizam a pressão econômica por voos, ainda que em detrimento da segurança.

Esse cenário dialoga com outra questão relevante: o discurso comercial difundido no setor aéreo de que “voar é barato”. Na prática, essa narrativa mascara um ambiente empresarial marcado por margens extremamente reduzidas, altos custos operacionais como combustível, tributos e tarifas aeroportuárias e sucessivas crises financeiras. Tarifas artificialmente reduzidas não decorrem de eficiência, mas de cortes agressivos de custos. Há uma expressão comum entre profissionais da aviação que resume o problema: “Se manutenção é cara, experimente um acidente”.

O episódio envolvendo o voo LaMia 2933, em 2016, que vitimou a equipe da Chapecoense, ilustra o extremo dessa lógica. As investigações revelaram planejamento de voo sem combustível de reserva, em evidente violação às normas da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO). A doutrina de Maria Helena Diniz, ao interpretar o artigo 927 do Código Civil, esclarece que a responsabilidade não se limita ao dano causado, mas também ao risco criado pela atividade econômica. Na aviação, o risco não é conceito abstrato: ele materializa-se de forma instantânea e devastadora.

Além disso, observa-se grande instabilidade judicial na definição do valor indenizatório. Famílias vítimas dos acidentes da TAM e da GOL receberam valores significativamente diferentes, apesar de circunstâncias semelhantes. A ausência de critérios uniformes faz com que o desfecho dependa mais da percepção subjetiva do julgador, da narrativa construída no processo ou até mesmo da capacidade financeira da família para suportar litígios longos. Em contrapartida, seguradoras e companhias aéreas contam com equipes jurídicas especializadas, cujo objetivo é retardar o processo. Como alerta Humberto Theodoro Júnior, a morosidade viola o princípio da efetividade processual, transformando o processo judicial em instrumento de postergação do direito, e não de sua realização.

A omissão estatal revela-se igualmente na completa inexistência de políticas públicas estruturadas para atendimento às vítimas e seus familiares. Enquanto nos Estados Unidos, após o acidente do voo Pan Am 103, em 1988, foi criado o Victim Compensation Fund, possibilitando acordos extrajudiciais céleres e padronizados, no Brasil cada família é compelida a reviver a tragédia em perícias, petições e audiências. Não há protocolo nacional de atendimento às vítimas, tampouco padronização indenizatória ou suporte psicológico institucional. O direito à reparação existe na norma, mas o acesso a ele é desigual.

É necessário reconhecer que o Estado brasileiro não falha somente após o acidente: falha antes, quando permite que aeronaves decolem sem condições plenas de segurança, que pistas operem sem certificação adequada e que companhias aéreas funcionem com riscos financeiros ocultos do consumidor. A atuação dos órgãos reguladores precisa ser revisitada com rigor ético e acadêmico. Na aviação, o lucro pode ser recuperado; vidas, não. A reparação integral somente será alcançada quando o compromisso com a prevenção for igualmente integral.

CONCLUSÃO

A pesquisa desenvolvida ao longo deste trabalho deixa inequívoco que a realidade da aviação civil brasileira é marcada por uma tensão permanente entre direito e risco, responsabilidade e omissão, prevenção e descuido institucional. Acidentes como o Voo GOL 1907 (2006), o TAM JJ 3054 (2007) e o Voo LaMia 2933 (2016) não são eventos isolados, nem frutos apenas de falhas individuais, mas sim consequência de um sistema em que a omissão do Estado, a convivência dos órgãos reguladores e a fragilidade da infraestrutura aeroportuária interagem de forma letal. Como observou Ivan Sant’Anna em *Perda Total*, a tragédia aérea não surge do acaso: ela é precedida por lacunas regulatórias, pressões econômicas e decisões negligentes que, somadas, tornam a queda de uma aeronave não apenas previsível, mas inevitável. O Estado e suas agências, ao permitirem operações em condições precárias, compartilham, portanto, a responsabilidade pelos acidentes, tanto quanto as próprias companhias aéreas, que são frequentemente as primeiras a se omitir frente à manutenção e à segurança operacional.

É imprescindível ressaltar que a narrativa de que “voar é barato” é uma falácia perigosa. No Brasil, os custos operacionais das empresas aéreas são exorbitantes, incluindo combustível, taxas aeroportuárias, manutenção, treinamento de tripulação e tributos, somados à elevada carga de dívidas herdadas de períodos de expansão desenfreada e competição predatória. Para reduzir custos e oferecer passagens mais acessíveis, muitas companhias recorrem a brechas regulatórias, operacionalizam aeronaves no limite de segurança e postergam manutenções essenciais, perpetuando o risco. Neste contexto, tristemente verdadeira a frase amplamente utilizada no setor: “voar não é barato, as empresas estão vendendo quedas”. A expressão sintetiza, de maneira chocante, a lógica econômica que privilegia lucro sobre vida, transformando passageiros em estatísticas e familiares em credores à espera de indenização, muitas vezes por anos.

Os acidentes analisados neste trabalho evidenciam, ainda, falhas estruturais profundas nos serviços aeroportuários e aeronáuticos do país. No desastre do TAM JJ 3054, a pista de Congonhas apresentava problemas de drenagem e carecia de certificação adequada, fatores apontados como determinantes para a colisão. A atuação da INFRAERO e da ANAC, tanto antes quanto depois do acidente, revelou lentidão, burocracia e uma lógica defensiva que protege interesses institucionais em

detrimento da vida humana. De forma semelhante, no caso do GOL 1907, falhas na coordenação do tráfego aéreo e na comunicação de aeronaves foram apontadas pelos relatórios da CENIPA como elementos centrais para o desastre. O Voo LaMia 2933, por sua vez, expôs a vulnerabilidade do Brasil diante de padrões internacionais de segurança: embora o acidente tenha ocorrido na Bolívia, os passageiros brasileiros sofreram as consequências da ausência de protocolos de fiscalização efetiva sobre companhias estrangeiras que operam no território nacional, mostrando que a omissão transcende fronteiras.

A análise mostra, de forma inequívoca, que a legislação brasileira, Código Civil, Código de Defesa do Consumidor, Convenção de Montreal, oferece bases sólidas para a responsabilização civil e a reparação integral. No entanto, a eficácia desses instrumentos esbarra na realidade prática: processos judiciais longos, dificuldade de quantificação de danos, diversidade de decisões e morosidade estrutural tornam a reparação parcial ou tardia. O resultado é que famílias das vítimas permanecem em uma posição de vulnerabilidade extrema, enquanto empresas e órgãos reguladores utilizam mecanismos legais e institucionais para postergar ou minimizar suas responsabilidades.

Em última análise, a conclusão central desta pesquisa é contundente: a responsabilidade pelos acidentes aéreos no Brasil é compartilhada entre companhias aéreas, Estado e órgãos reguladores, sendo estes últimos, muitas vezes, os agentes mais omissos e, paradoxalmente, mais determinantes para a ocorrência da tragédia. Sem uma revisão profunda da atuação regulatória, da infraestrutura aeroportuária, da fiscalização preventiva e da política de preços das passagens, a aviação brasileira continuará a expor passageiros ao risco, a oferecer “quedas” em troca de lucros e a falhar naquilo que deveria ser seu objetivo primário: a preservação de vidas. A reparação civil, por mais ampla que seja, jamais compensará a perda humana. A prevenção, a fiscalização efetiva e a responsabilidade institucional devem, portanto, ser vistas não como um custo, mas como condição mínima de dignidade e justiça, sem a qual o direito à vida será continuamente subordinado à lógica do mercado.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, antes de tudo, à minha mãe, fonte inesgotável de coragem, dignidade e amor. Uma mulher que enfrentou o mundo com as próprias mãos, sustentando não apenas um lar, mas um sonho, o meu. Obrigado por ter me ensinado, com sua própria vida, que nenhum horizonte é distante demais quando temos determinação. Foi você quem me incentivou quando revelei meu primeiro grande sonho: ser aviador. E foi você, também, que me apoiou quando decidi ingressar no curso de Direito, ainda que fosse um caminho completamente diferente daquele que eu sonhara na infância. Você nunca questionou meus sonhos, apenas me deu asas. Obrigado por ter criado eu e meu saudoso irmão com amor, com valores e com uma força quase sobre-humana. Cada linha deste trabalho carrega também sua história, sua luta e seu nome.

Agradeço à minha irmã, Soraia, presença constante, firme e iluminada. Obrigado por me apoiar nos dias difíceis, por acreditar em mim quando eu mesmo duvidei, por ser abraço, voz de incentivo e porto seguro. Nada disso teria sido possível sem suas palavras de ânimo e sua capacidade de me lembrar, sempre, do motivo pelo qual eu comecei.

À minha orientadora, Prof.^a Larissa Bareato, minha mais profunda gratidão. Obrigado por acreditar no meu potencial acadêmico e por ter caminhado ao meu lado com rigor técnico, grandeza intelectual e sensibilidade humana. Sua orientação não foi apenas acadêmica, foi um verdadeiro exercício de transformação. Obrigado por abrir portas, por me desafiar e por me permitir ir além no que parecia impossível.

Ao Prof. Marcelo Bareato, registro meu sincero reconhecimento pelas conversas enriquecedoras sobre aviação, pelos debates, pelas inspirações e pela forma apaixonada com que divide conhecimento. Suas reflexões foram determinantes para que este trabalho se tornasse não apenas uma pesquisa, mas uma missão.

Aos meus amigos, cada um de vocês tem um trecho desse percurso. Obrigado por compreenderem minhas ausências, por estarem comigo quando a exaustão parecia maior que o propósito, por serem companhia nas madrugadas de estudo e calma nos dias turbulentos. Vocês tornaram o caminho mais leve e a vitória mais bonita.

Agradeço ao meu namorado, Filipe, por me encorajar a seguir adiante e não desistir da pesquisa, mesmo nos momentos em que a ansiedade parecia me paralisar.

Por fim, agradeço a mim mesmo, ao menino que sonhava em voar, ao jovem que não desistiu diante das turbulências e ao pesquisador que transformou dor, dúvidas e paixão em ciência. Se hoje escrevo estas linhas, é porque em todos os momentos críticos da trajetória alguém me lembrou que eu tinha asas.

Este trabalho não é apenas uma conclusão acadêmica.

É a prova de que quando alguém acredita em nós, voamos.

REFERÊNCIAS

Livros e Doutrina

- BANDIERA DE MELLO, Celso Antônio. *Curso de Direito Administrativo*. 36. ed. São Paulo: Malheiros, 2016.
- CAVALIERI FILHO, Sérgio. *Programa de Responsabilidade Civil*. 22. ed. São Paulo: Atlas, 2022.
- DINIZ, Maria Helena. *Curso de Direito Civil Brasileiro Responsabilidade Civil*. 38. ed. São Paulo: Saraiva, 2022.
- SANT'ANNA, Ivan. *Perda Total: os bastidores das tragédias aéreas no Brasil*. São Paulo: Matrix Editora, 2018.
- THEODORO JÚNIOR, Humberto. *Curso de Direito Processual Civil*. 57. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021.

Legislação

- BRASIL. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jan. 2002.
- BRASIL. Código de Defesa do Consumidor. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 12 set. 1990.
- BRASIL. Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005. Dispõe sobre recuperação judicial, extrajudicial e falência do empresário e da sociedade empresária. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 10 fev. 2005.
- BRASIL. Decreto nº 5.910, de 21 de novembro de 2006. Regulamenta a Convenção de Montreal sobre transporte aéreo internacional. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 22 nov. 2006.

Jurisprudência

- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (STJ). Súmula 402: O contrato de transporte aéreo internacional submetese ao Código de Defesa do Consumidor. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Sumulas.aspx>. Acesso em: 29 out. 2025.
- BRASIL. Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP). Processos relacionados aos acidentes da TAM JJ 3054 (2007) e GOL 1907 (2006). Disponível em: <https://www.tjsp.jus.br/>. Acesso em: 29 out. 2025.

Relatórios e Investigação de Acidentes

- CENIPA Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Relatório Final do Acidente Aéreo GOL 1907, 2006. Brasília: CENIPA, 2007.
- CENIPA Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Relatório Final do Acidente Aéreo TAM JJ 3054, 2007. Brasília: CENIPA, 2008.

Fontes Complementares / Notas de Contexto

- ICAO International Civil Aviation Organization. Annex 13 Aircraft Accident and Incident Investigation. Montreal: ICAO, 2010.