

---

## Conheça o entendimento do STJ em casos envolvendo acidentes aéreos

De acordo com a Convenção Internacional de Aviação Civil, acidente aéreo é o evento associado à operação de uma aeronave que ocorre entre embarque de pessoas e desembarque do último passageiro, no qual há ferimentos graves ou morte de uma ou mais pessoas. Outra definição aceita é que acidentes envolvem falhas ou danos na estrutura do avião, desaparecimento do mesmo ou que ele fique totalmente inacessível.

Mais de 80% de todos os acidentes na aviação ocorreram imediatamente antes, durante ou depois da decolagem ou da aterrissagem, sendo mais frequentes as descrições de erros humanos em tais situações. Desde 1990, o Superior Tribunal de Justiça julga processos envolvendo acidentes aéreos. Nestes 23 anos, diversas decisões já foram tomadas pelos ministros.

### Acidente com avião da Gol

Em setembro de 2006, um Boeing da Gol se chocou com um jato Legacy e caiu, em acidente que resultou na morte dos 154 passageiros e tripulantes. As famílias das vítimas foram à Justiça em busca de reparação financeira das perdas.

Em um dos casos, a 4ª Turma do STJ [confirmou](#) indenização por danos morais à irmã de uma das vítimas. Os ministros, seguindo o entendimento do relator, ministro Luís Felipe Salomão, mantiveram a condenação da Gol ao pagamento da indenização, reduzindo o valor de R\$ 190 mil para R\$ 120 mil.

A decisão foi tomada durante a análise de Agravo Regimental ajuizado pela empresa em que era apontada a não observância dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade no dever de indenizar. A Gol alegou que a irmã não deveria receber o pagamento, uma vez que a vítima possuía parentes mais próximos, como os pais, com quem já fora fechado acordo.

De acordo com Salomão, a jurisprudência do STJ permite que irmãos da vítima peçam indenização por danos morais em caso de morte. Por entender que o valor era excessivo, ele reduziu a condenação para R\$ 120 mil.

A 3ª Turma também [entendeu](#) como possível o pleito de indenização por danos morais por parte de irmãos das vítimas, independente de acordos com pais, viúvos ou filhos do morto, desde que sejam apontados fatos que justifiquem tal direito. A indenização, na visão dos ministros, não é sucessória, mas obrigacional. Por isso, é legítimo que todos os atingidos pela perda de uma pessoa ajuizem ação, e não apenas seus ascendentes, descendentes e cônjuges.

### Controladores de voo

A análise da absolvição de dois controladores de voo que trabalhavam no dia do acidente coube à 5ª Turma. Os ministros [mantiveram](#) a absolvição de ambos da acusação de negligência, seguindo decisão do Tribunal Regional Federal da 1ª Região. Acompanhando a relatora, ministra Lauriza Vaz, a turma entender que seria necessário o reexame das provas no recurso apresentado pelo Ministério Público Federal, algo que não cabe ao STJ.

As provas levaram a Justiça Federal de primeira e segunda instância a concluir que os controladores receberam a informação errada de que o Legacy mantinha seu nível de voo, quando, na verdade, estava no nível do avião da Gol, que se deslocava em sentido contrário.

### **Indenização por sequelas**

A 4ª Turma entendeu que, quando as sequelas do acidente só aparecem anos após o acidente, a vítima tem direito de pedir indenização pelos danos sofridos. Por conta disso, a TAM teve de indenizar um passageiro que apresentou sequelas degenerativas mais de quatro anos após um acidente. Os ministros [rejeitaram](#) o Recurso Especial da empresa, que apontava ter passado o prazo legal para o ajuizamento da ação.

Relator do caso, o ministro Raul Araújo apontou que a data inicial da prescrição é aquela em que a vítima tomou conhecimento das sequelas. No caso em questão, o acidente ocorreu em fevereiro de 1990, as sequelas foram conhecidas em 1994 e a ação foi ajuizada em junho de 1995.

A TAM pedia que fosse adotado prazo prescricional de dois ou três anos, como consta do Código Brasileiro de Aeronáutica. Mas, fosse utilizado este ou o de cinco anos, como previsto pelo Código de Defesa do Consumidor, o resultado seria igual. Segundo o ministro, há precedentes no STJ de que seja aplicado o prazo do CDC quando outra norma representar retrocesso a direitos assegurados aos consumidores.

O passageiro sofreu grave lesão na medula por conta da aterrissagem da aeronave, que pousou em cima de um carro, a 400 metros da pista do aeroporto de Bauru (SP). Ele passou por cirurgia após o acidente e, encerrado período de um ano de recuperação, foi classificado como curado em fevereiro de 1991. A partir de setembro daquele ano, começou a perceber as sequelas, confirmadas por exames e laudos médicos em 1994. Além de não poder praticar esportes, a capacidade de trabalho dele ficou parcialmente comprometida.

### **Indenização após a morte**

Em outro caso julgado pela 4ª Turma, a família de um piloto de helicóptero morto em trabalho teve o direito de pedir indenização 35 anos após o acidente. Os parentes conseguiram afastar prazo prescricional de dois anos para a solicitação de indenização em caso de acidente aéreo, como previsto no antigo Código Brasileiro do Ar.

Os ministros [aplicaram](#) a prescrição de 20 anos prevista no Código Civil e determinaram o retorno do caso ao juízo de primeira instância para julgá-lo. O acidente ocorreu em setembro de 1974, e a ação de indenização por danos morais e materiais contra a Prospec S/A, empresa proprietária da aeronave, foi ajuizada pela viúva e os filhos do em junho de 1994.

O Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro extinguiu a ação, por considerar que o direito estava prescrito. De acordo com o TJ-RJ, tanto o antigo Código Brasileiro de Ar, vigente à época do acidente, quanto o Código Brasileiro de Aeronáutica, que o substituiu, estabelecem prazo prescricional de dois anos para a solicitação da reparação de danos.

### **Fixação da prescrição**

---

---

No Recurso Especial impetrado junto ao STJ, os familiares defenderam a aplicação do prazo de 20 anos previsto no Código Civil, apontando que houve culpa grave da empresa no acidente, o que afasta a atenuante de responsabilidade para fixar a indenização.

Relator do caso, o ministro Fernando Gonçalves entendeu que o prazo previsto pelos dois códigos vale apenas para ações decorrentes de danos causados a passageiros, bagagem ou carga transportada, sem mencionar danos ao piloto. Para o relator, a interpretação extensiva não se aplica em caso de prescrição, que implica na perda de direito de ação. Como não há prazo específico que regule a situação do piloto, aplica-se o prazo geral de 20 anos, previsto no artigo 177 do Código Civil de 1916, vigente à época do acidente.

### **Prescrição em acidente aéreo**

Para a 4ª Turma, o prazo prescricional para indenização por danos decorrentes de acidentes aéreos é de cinco anos. Os ministros entenderam que, por ser mais ajustada à ordem constitucional, deve valer a regra do Código de Defesa do Consumidor.

A decisão foi [tomada](#) durante análise de caso contra a TAM. A autora residia em rua próxima ao local da queda de um Fokker 100 da empresa, em 1996, em São Paulo. Ela alegou que ficou psicologicamente abalada com o acidente, sendo que a destruição da vizinhança e o fato de ter visto corpos carbonizados a incapacitaram para tarefas domésticas.

A ação foi ajuizada apenas em maio de 2003, quase sete anos após o evento. Na primeira instância, foi aplicado o prazo de prescrição de dois anos previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica, apesar de o juiz ter consignado que também pelo Código de Defesa do Consumidor estaria prescrita a ação. O Tribunal de Justiça de São Paulo, porém, aplicou o prazo prescricional de 20 anos previsto no Código Civil de 1916. Ao analisar recurso contra a decisão do TJ-SP, a 4ª Turma entendeu que o prazo de prescrição já havia transcorrido quando a ação foi ajuizada.

### **Especialidade de lei**

Relator do caso, o ministro Luis Felipe Salomão afirmou que, como foi prejudicada pela execução de um serviço, a autora da ação pode ser considerada consumidora por equiparação. Segundo ele, a expressão “todas as vítimas do evento” que consta do artigo 17 do CDC justifica a relação de consumo por equiparação, já que a autora foi afetada mesmo sem ter adquirido o serviço diretamente. Pela jurisprudência do STJ, no conflito entre o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor, prevalece o segundo.

Para Salomão, com a possibilidade de incidência do CDC, surge outro conflito aparente de normas, com o CBA. O ministro afirmou que tal conflito não pode ser solucionado pelos meios habituais de interpretação, como a aplicação da legislação mais especializada. Isso se dá porque o CBA é especial em razão da modalidade do serviço prestado, enquanto o CDC é especial por força dos sujeitos protegidos.

Salomão aponta que a prevalência de uma das normas deve advir de diretrizes constitucionais. Citando doutrina do ministro Herman Benjamin, ele aponta que “em um modelo constitucional cujo valor orientador é a dignidade da pessoa humana, prevalece o regime protetivo do indivíduo em detrimento do regime protetivo do serviço”. A situação é similar aos casos de extravio de bagagem ou atraso em voos,

---

em que o STJ tem afastado as leis esparsas e tratados internacionais em favor do Código de Defesa do Consumidor.

### **Relação de consumo**

A 3ª Turma também [pacificou](#) o entendimento de que o prazo de prescrição de ações relacionadas a acidente aéreo é regido pelo Código de Defesa de Consumidor. Isso vale se for demonstrada a relação de consumo entre o transportador e quem as vítimas do acidente.

Segundo a relatora, ministra Nancy Andrighi, os colegas de turma entenderam que o prazo prescricional da pretensão que versa sobre danos causados por acidente aéreo a terceiros na superfície “não pode ser resolvido pela simples aplicação das regras tradicionais da anterioridade ou da hierarquia, que levam à exclusão de uma norma pela outra; mas sim pela aplicação coordenada das leis, pela interpretação integrativa, de forma a definir o verdadeiro alcance de cada uma delas, à luz do concreto”.

A ministra afirma que, apesar de estabelecido o prazo prescricional de dois anos para a pretensão de ressarcimento dos danos, a regra não impede a incidência do CDC, desde que seja evidenciada a relação de consumo entre as partes envolvidas.

### **Uso indevido de aeronave**

Em julho de 2006, a 2ª Turma teve de decidir sobre a responsabilidade em acidente aéreo provocado pelo uso indevido da aeronave. Os ministros [entenderam](#) que a União não responde por danos resultantes de acidente aéreo que é consequência de uso indevido de aeronave de sua propriedade.

Isso vale quando o avião é cedido gratuitamente, para treinamento de pilotos, a aeroclube privado. No caso em questão, o aeroclube assumiu responsabilidade pelos riscos criados e danos originados pelo uso do bem, conforme disposto no termo de cessão de uso a título gratuito de aeronave.

O colegiado, seguindo entendimento do relator, ministro João Otávio de Noronha, concluiu que a responsabilidade civil pelos danos causados deve ser do explorador da aeronave, afastada a solidariedade da União pelos danos decorrentes do acidente aéreo. *Com informações da Assessoria de Imprensa do STJ.*

**Clique [aqui](#) para ler o Agravo Regimental 1.316.179.**

**Clique [aqui](#) para ler o Recurso Especial 1.291.702.**

**Clique [aqui](#) para ler o Recurso Especial 1.326.030.**

**Clique [aqui](#) para ler o Recurso Especial 687.071.**

**Clique [aqui](#) para ler o Recurso Especial 593.153.**

**Clique [aqui](#) para ler o Recurso Especial 1.281.090.**

**Clique [aqui](#) para ler o Recurso Especial 1.202.013.**

**Clique [aqui](#) para ler o Recurso Especial 449.407.**

### **Date Created**

08/09/2013