

**PROCEDIMENTO COMUM DO JUIZADO ESPECIAL CÍVEL Nº 5021418-23.2011.404.7000/PR**

**AUTOR : ARARIPE SERPA GOMES PEREIRA**  
**ADVOGADO : ARARIPE SERPA GOMES PEREIRA**  
**RÉU : EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA - INFRAERO**

**SENTENÇA**

O autor sustenta em sua exordial, in verbis:

*'No dia 8 de julho de 2011, após longo planejamento, o autor resolveu tirar férias e fazer uma pescaria com amigos no Rio Araguaia, divisa dos estados de Tocantins e Goiás, às margens da Ilha do Bananal. Foram reunidos no projeto alguns pescadores (dez ao todo), sendo dois de Brasília, um de São José do Rio Preto/SP, um de São Paulo/SP, cinco de Porto Alegre/RS e um de Curitiba/PR. Planejaram a saída de Brasília, no dia 8 de julho de 2011, às 14h. De lá iriam até o Rio Araguaia, de carro, num percurso de aproximadamente 700 quilômetros, passando pela cidade de São Miguel do Araguaia, no Estado de Goiás. Dois veículos foram alugados em Brasília, e todos os preparativos para o evento foram cumpridos. Isso depois de meses de estudo, de longos contatos e de várias etapas de planejamento. Alugaram cinco quartos na Pousada do Val (um quarto para cada dupla de pescadores), pousada essa que fica na Ilha do Bananal, a aproximadamente 2h de barco do último local acessível por terra. 3 O autor comprou bilhete aéreo pela Gol, para o dia 8 de julho de 2011, às 7h36m, voo 1630, saindo de Curitiba (Aeroporto Afonso Pena), com destino a Brasília, com chegada prevista para as 9h28m do mesmo dia. Isto feito, o autor, diligentemente, no dia marcado, dirigiu-se ao Aeroporto Afonso Pena, onde fez check-in às 6h30m, tendo inclusive despachado suas bagagens, como provam os tickets da companhia aérea em anexo. Sucede que, por força da ocorrência de neblina na região do aeroporto, o voo 1630, que vinha de Foz do Iguaçu, não pôde parar em Curitiba e pegar os passageiros. Isso após vários minutos de sobrevoos sobre Curitiba, findos os quais a aeronave se dirigiu diretamente a Brasília. O aeroporto estava um caos, e os salões lotados, com enormes filas e muita gente descontente. Por volta de 10h da manhã do dia 8 de julho de 2011 (talvez alguns minutos menos ou mais), foi anunciado pela companhia aérea o cancelamento do voo. O motivo alegado foi o nevoeiro, que impediu a aterrissagem da aeronave que vinha de Foz do Iguaçu. Os passageiros foram, então encaminhados para o balcão da companhia, para relocação de voo, sendo despiciendo dizer que, na balbúrdia que se instalou no aeroporto, foram inúmeros minutos na fila, face ao grande número de passageiros pelo cancelamento do voo. Mais de uma hora depois (exatamente às 11h18m, como prova o bilhete de cancelamento emitido pela Gol, em anexo), o autor foi atendido no guichê da companhia, e informado que só haveria possibilidade de embarque no dia seguinte, no voo das 10h30m. Isso porque, para o dia 8 de julho de 2008, todas as possibilidades foram esgotadas, pois os pequenos espaços em outros voos já estavam ocupados. 4 Nada mais restou ao autor a fazer, então, do que simplesmente cancelar seu voo, pedir o reembolso do valor gasto com a passagem, e telefonar para seus amigos, desejando a todos uma boa pescaria. Isso porque uma coisa era dependente da outra. Todo o esquema montado previa locação de barcos, motores, pilotos, pousada, viagem até o Rio, enfim, toda a logística da pescaria a partir do dia 8 de julho de 2011. Seria impossível deixar para o dia seguinte, pois isso representaria enorme prejuízo para os outros nove companheiros, que teriam que pernoitar em Brasília (despesa extra para todos), cancelar um dia de pousada (se fosse possível, pois a reserva já estava feita), cancelar os pilotos e o aluguel dos barcos e motores. Enfim, um transtorno que não se justificaria impingir aos demais companheiros por força da ineficiência operacional do aeroporto. Até mesmo porque, diante da ineficiência operacional do aeroporto, comprovada no dia 8*

*de julho de 2011, nenhuma garantia havia que, no mesmo vôo do dia seguinte haveria condição de aterrissagem para a aeronave. Teria o autor, ao revés, que suportar sozinho os encargos, tais como a perda (ou renegociação) dos valores adiantados por conta da pescaria, e o suporte financeiro a ser dado independentemente de sua presença ou não na pescaria, pois o barco e o piloto atendem dois pescadores, o que deve legar ao autor a responsabilidade pelo pagamento de suas despesas, mesmo que não tenha ido pescar, pois seu lugar ficou vago no barco'.*

Em matéria de direito sustenta que a INFRAERO tem ' obrigação, dotar de infraestrutura os aeroportos do país, dentre eles o Afonso Pena, que está sob seu encargo. Sucede que a Infraero tem sido negligente nesse quesito, como adiante se provará, pois, ainda que seja empresa pública, e seus recursos sejam canalizados diretamente para a União, tem excelente fonte de custeio. (...) Ora, depreende-se daí que, se a Infraero fosse diligente a ponto de instalar e colocar efetivamente em funcionamento o equipamento ILS-2, COMO É DE SUA INTEIRA RESPONSABILIDADE, os problemas de atrasos e cancelamentos de vôo devido a nevoeiros não existiriam... Mais: Ainda que o ILS-2 já estivesse em funcionamento, mas sem resultado objetivo, já que os transtornos com os nevoeiros continuam, já existe o ILS-3, cuja capacidade é suficiente para permitir pousos e decolagens em quaisquer condições de visibilidade. Sua implantação no Aeroporto Afonso Pena poderia resolver definitivamente os problemas dos atrasos e cancelamentos de vôos, que tantos transtornos causam aos usuários. (...) Aduz que é ' um problema previsível, aliás previsto, porque de há muito se conhece a questão dos nevoeiros que se abatem sobre a região de Curitiba, sem que a Infraero tenha se disposto a resolver definitivamente o problema. É, sob todos os pontos de vista, negligente naquilo que constitui sua função básica (e para a qual cobra bem, com destaque para as taxas de embarque), que é a de dotar os aeroportos por ela tutelados de condições dignas e decentes de uso, inclusive de assegurar condições de operação para as aeronaves. Ao contrário, com sua incúria e descaso com os cidadãos, prefere deixar os usuários à mercê dos nevoeiros e causar-lhes prejuízos, constrangimentos e dor moral, ao invés de assumir definitivamente sua responsabilidade'.

Em pedido final: '*Desprezando os danos materiais, que já não são de pequena monta, propõe o autor R\$4.000,00 a título de indenização por danos morais, a serem suportados pela ré. Tal valor leva em conta a órbita de atuação da ré, sua capacidade econômica e financeira, e a situação individual do autor, empresário rural e presidente da sociedade de advogados Gomes Pereira Advogados Associados, CNPJ 09.426.673/0001-82 ([www.gomespereira.adv.br](http://www.gomespereira.adv.br))'.*

**Alegações de inépcia do pedido. Ilegitimidade da INFRAERO. Litisconsórcio Passivo da empresa Gol Linhas Aéreas.**

Inicialmente registro que o pedido foi direcionado em face da UNIÃO FEDERAL, pessoa jurídica de direito público, alegando que a ré (UNIÃO), detém legitimidade passiva para responder pelos atos ilícitos cometidos por INFRAERO - EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA, assim como pela ANAC - AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL ou qualquer outro órgão federal encarregado de dotar de infraestrutura os aeroportos brasileiros.

Contudo, por orientação do Juízo procedeu-se tão somente à citação da INFRAERO diante dos princípios que regem os Juizados.

Verifico que nas preliminares constam as seguintes argumentações: a)

*'Compulsando os autos verificar-se-á que dos fatos noticiados na exordial não decorre logicamente de que a INFRAERO deve figurar no pólo passivo da demanda. A simples menção à finalidade institucional da INFRAERO não é suficiente para considerá-la legítima, sobretudo diante de uma narrativa fática, que, se provados, conduzem única e exclusivamente à responsabilidade da empresa aérea GOL. Veja-se que as normas atinentes ao contrato de transporte são aplicáveis à empresa aérea, com quem o requerente adquiriu o bilhete de passagem e anuiu com os Termos e Condições nele constantes. Evidente, assim, a inépcia do pedido, eis que 'da narração dos fatos não decorrer logicamente a conclusão', devendo a presente demanda ser julgada extinta, sem resolução do mérito, nos termos dos arts. 267, I, 295, I e parágrafo único, II, e art.301, III, todos do CPC; b) **DA CARÊNCIA DA AÇÃO POR ILEGITIMIDADE PASSIVA AD CAUSAM DA INFRAERO.** 'Acaso superado o item anterior, impõe-se mesmo assim a extinção do processo sem resolução do mérito por ilegitimidade passiva ad causam da INFRAERO, art. 267, VI do Código de Processo Civil, pois a responsabilidade por cancelamento de voo é imputável exclusivamente à empresa aérea GOL, responsável por transporte de passageiros. Conforme a redação do artigo 233, §§ 1º e 2º do Código Brasileiro de Aeronáutica, aliás, a partir do momento em que o passageiro ingressa na área de embarque, após o check-in, transpondo os limites da área pública para a restrita, a responsabilidade passa a ser exclusivamente da empresa aérea.(....)Ora, Excelência, entre as atribuições da INFRAERO não está a de fiscalizar companhias aéreas, tampouco a de ser seguradora universal das mesmas. Se o cancelamento do voo, seguido da impossibilidade de realocar o requerente em um dos voos operados pela companhia aérea no mesmo dia, resultou no cancelamento de sua viagem de férias, causando-lhe transtornos, tais fatos só podem ser imputáveis à própria companhia aérea, jamais à empresa ora requerida.(...) Some-se a isso que a ordem de fechamento dos aeroportos emana do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DCEA), órgão que integra o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB). E, nesse particular, a INFRAERO também seria parte ilegítima. Assim, tendo em vista que no momento da ocorrência dos fatos alegados na inicial já se encontrava em execução o contrato com a transportadora aérea, a ilegitimidade da INFRAERO para figurar no pólo passivo da demanda é medida que se impõe.'* c) **'DO LITISCONSÓRCIO PASSIVO.** 'Se superados os itens anteriores, a integração à lide da empresa aérea GOL LINHAS AÉREAS, pessoa jurídica de direito privado, na condição de litisconsorte passivo necessário'.

### **Decido.**

As preliminares confundem-se com o próprio mérito do pedido e com ele serão analisadas. Não fosse assim, a INFRAERO nem se refere à União em sua contestação; ao contrário insiste que os fatos devem ser imputados exclusivamente à responsabilidade da empresa aérea GOL pretendendo a formação de litisconsórcio passivo necessário. Neste pormenor cumpre ainda destacar que o fundamento de fato e de direito alegado pela parte autora é que a INFRAERO não é diligente ao não instalar e colocar efetivamente em funcionamento o equipamento ILS-2, o que, segundo sua afirmação, resolveria os problemas de atrasos e cancelamentos de voos devido aos nevoeiros. Portanto, não há falar no ingresso da empresa Gol na presente lide.

Efetivamente, quanto ao mérito, a INFRAERO é parte legítima para figurar no feito. É empresa pública com personalidade jurídica de direito privado que explora serviço público de infraestrutura aeroportuária por delegação da União.

Os fatos são incontroversos e a conclusão a que se chega é pela ocorrência de

evidente falha do serviço da INFRAERO, apta a embasar a condenação à indenização por danos morais, pois foi exatamente em decorrência desta omissão que os fatos ocorreram com a parte autora.

Certamente, se faz necessário melhor elucidação sobre os eventos tratados nos autos acerca da alegada constância dos problemas dos atrasos e cancelamentos de voos, que tantos transtornos causam aos usuários, em razão da neblina e/ou nevoeiro no local e que, segundo o autor, justificaria a instalação do pleiteado ILS-3 - equipamento suficiente para permitir pousos e decolagens em quaisquer condições de visibilidade.

Conforme consta do site <http://pt.wikipedia.org/wiki/ILS>:

*'ILS ou Instrument Landing System é um sistema de aproximação por instrumentos, que dá uma orientação precisa ao avião que esteja pousando em determinada pista. Ele consiste em dois sistemas distintos, um deles mostra a orientação lateral do avião em relação a pista (localizer), e o outro mostra o ângulo de descida, ou orientação vertical (glideslope). Sistema baseado na transmissão de sinais de rádio que são recebidos, processados e apresentados nos instrumentos de bordo do avião. A aproximação ILS (Instrument Landing System) é também chamada de 'Aproximação de Precisão' (Precision Approach), por contar com as informações do Localizador em VHF (Very High Frequency) e do Glide Slope em UHF (Ultra High Frequency), fornecendo informações para o alinhamento com o eixo da pista e com a trajetória correta de planeio para o pouso'. acesso em 09/03/2012.*

Evidentemente, a avaliação da necessidade ou não do equipamento não demanda questão técnica a cargo de perito judicial. Aliás, consta dos autos confissão da INFRAERO acerca da ineficiência do serviço prestado, revelando que não é atípica a malfadada situação ocorrida com o autor em razão dos atrasos ocorridos nos pousos e decolagens. Extrai-se de sua contestação:

*'Urge salientar que 'o aeroporto foi construído num clima típico de neblinas mais intensas e numa região mais favorável à ocorrência desse tipo de fenômeno'. Paulo Barbieri, meteorologista do Instituto Tecnológico Simepar, explica que a cidade de São José dos Pinhais tem relevo de altitude, o que cria uma condição favorável a mais para a formação de neblina. 'O solo perde calor muito rápido, e o ar na superfície esfria. Com isso, se forma a neblina, que não deixa de ser uma nuvem que está próxima do solo', explica. Esse tipo de formação costuma ocorrer com mais intensidade no inverno. Além da temperatura baixa, o céu aberto acelera a retirada do calor do solo' (v. reportagem da Gazeta do Povo datada de 25.07.2011, disponível em [www.gazetadopovo.com.br](http://www.gazetadopovo.com.br))'.*

A tese da INFRAERO de que o **'principal problema do Aeroporto Afonso Pena já foi considerado um trunfo, eis que, na época, foi construído para ser um aeródromo militar e servir de base para o exército aliado na 2.ª Guerra Mundial, tendo como vantagem o fato de estar em área de neblina - o que camuflaria as operações', não lhe auxilia.** A Segunda Guerra acabou, finalmente, em agosto de 1945, em relação ao Japão, tempo suficiente para ultrapassar os problemas e para realizar as adaptações necessárias. Aliás, essa tese, que daria ensejo à suposta escusa, data vênica, é em muito ultrapassada. Portanto, a responsabilidade emerge pelos danos causados em razão dos constantes nevoeiros, não se amoldando ao caso as excludentes de caso fortuito ou força maior. Ademais a situação revelada pelo autor sempre foi precedida de reivindicação e de mobilização por parte dos usuários ou não. Só para constar, segundo ensinam *'a única diferença entre nevoeiro e neblina (também chamada de cerração ou névoa) é a visibilidade. O fenômeno é chamado neblina (ou névoa) se a visibilidade for superior a um quilômetro, e*

*nevoeiro, se a visibilidade for inferior a um quilômetro*'.  
<http://pt.wikipedia.org/wiki/Neblina> - (acesso 09/03/2012)

A omissão, em uma área na qual atua em regime constitucional de delegação é mais do que evidente no caso concreto, já que deixou de tomar as providências necessárias para solucionar os problemas, pois, como dito, esse movimento desde muito já ganhou dimensão nacional, sendo objeto de intensa cobertura jornalística antes e depois do evento danoso, como comprovam as partes. Cabia e cabe à INFRAERO se cercar das cautelas necessárias para garantir o regular funcionamento das linhas aéreas, evitando, com isso o caos que impera no local quando da ocorrência de nevoeiros (fato que ocorre durante longo lapso de tempo), causando vários prejuízos aos usuários e também ao setor de transporte aéreo no país qual se vê impossibilitado de dar trânsito ao contratado com seus consumidores. Tem obrigação de fazer consistente o incremento para o transporte de passageiros destinado ao embarque e desembarque em aeronaves no Aeroporto em questão, independentemente de nevoeiro.

De outra parte soa inconsistente a tentativa da ré em imputar a culpa no usuário autor, que responderia por si só aos danos ocorridos pelo fato de que resolveu viajar no período de inverno! Confira-se o trecho abaixo transcrito, o qual grifei:

**'Ademais, a contrario sensu, mesmo que fosse considerado fato 'previsível', vale-se do mesmo argumento para indagar o requerente quanto aos motivos que o levaram a adquirir uma passagem aérea com previsão de saída para 7h36m em pleno período de inverno - que, é consabido, registra inúmeros atrasos/cancelamentos de vôos por causa de nevoeiros - e, não bastasse, com base nela realizar um planejamento de viagem com espaços curtos de tempo para baldeação (o percurso CWB-BSB-S. Miguel do Araguaia-Ilha Bananal em menos de 24h)?'**

Ora, só posso conceber que o autor valeu-se de seu direito constitucional de ir e vir que no caso consiste em escolher livremente, dentre as opções postas, aquelas que mais lhe conviesse. Ademais, se a companhia aérea permite conexões com menor tempo que a INFRAERO entende necessária, é seu dever coibir tal proceder, afinal de contas, explora serviço público de infraestrutura aeroportuária por delegação da União.

O reconhecimento da ineficiência da INFRAERO, no que pertine à hipótese dos autos é pública e notória, pois ocasiona aglomeração de passageiros nos terminais do aeroporto, sujeitando-os a desconforto extremo e, pelo número de pessoas, são frequentes os tumultos daí decorrentes. Extrapola os limites da razoabilidade a alegação da INFRAERO de que a instalação do equipamento ILS-3, só trará mais problemas. Com efeito, elabora essa tese com base em reportagem jornalística, de que :

*'Caso o Afonso Pena realmente venha a ganhar o ILS-3, será o primeiro do Brasil a contar com essa tecnologia. Ser o precursor, porém, obrigará o aeroporto de Curitiba a subutilizar o equipamento ao longo dos primeiros anos após a instalação. Analistas do setor, além da própria Infraero, avaliam que levará algum tempo até que os sistemas da frota aérea brasileira esteja adaptada ao ILS-3. 'Os aviões têm que ter equipamento próprio para ler os dados do ILS-3, assim como os pilotos precisam estar treinados para operar com o novo sistema. No Brasil, ainda não temos isso', avalia Valmor Weiss, empresário do setor de transporte aéreo e terrestre e integrante do Grupo de Trabalho Pró-Aeroporto Afonso Pena. Ou seja, instalar um equipamento para subutilizá-lo é alocar de forma ineficiente os recursos públicos. Isso porque não basta a mera instalação do ILS-3 para resolver os problemas oriundos da neblina do aeroporto Afonso Pena porquanto dependente de uma série de medidas e adaptações por parte dos usuários do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro. Todos,*

*portanto, devem estar preparados para operar com o novo sistema'.*

Anoto, apenas para que não passe a descoberto, que *'não há de se olvidar que a administração pública está norteadá pelo princípio da eficiência,..., pelo qual se espera que a administração seja organizada, estruturada e disciplinada de forma a alcançar o melhor resultado na prestação do serviço.'* (TRF4, REOMS 2007.71.02.006593-0, Turma Suplementar, Relatora Maria Isabel Pezzi Klein, D.E. 06/06/2008). Deste modo, a Administração deve arcar também com os ônus decorrentes da implantação do novo sistema, independentemente que esse vá atingir interesses de terceiros, os quais devem se adaptar à nova sistemática, mormente quando a própria INFRAERO detém o poder para tanto.

Diante disso, afastó a alegação da INFRAERO de que a instalação de ILS-3, não garante o pouso de aeronaves no aeroporto Afonso Pena, já que incumbe também às empresas aéreas a instalação de equipamentos próprios para ler os dados do ILS-3, assim como o treinamento de seus pilotos para operar com o novo sistema. Ora, quem pode o mais, pode o menos. Se a lei lhe outorgou competências, deve delas se utilizar. No mais, impera a Lei nº 5.862/72 onde a Requerida é responsável pela administração e exploração industrial e comercial da infraestrutura aeroportuária que lhe for atribuída pelo Ministério da Aeronáutica. E, no seu artigo 3º, inciso XII, prevê, especificamente, que a ela compete *'promover e coordenar junto aos órgãos competentes as medidas necessárias para instalação e permanência dos serviços de segurança, polícia, alfândega e saúde nos aeroportos internacionais, supervisionando-as e controlando-as para que sejam fielmente executadas'*. Em consequência, os fatos enumerados pela ré não podem ser considerados como sendo *'dependente de terceiros'* de modo a romper *'o nexo de causalidade, elemento indispensável à pretendida responsabilização'*.

A INFRAERO não pode simplesmente invocar o Princípio da Reserva do Possível (invasão do mérito administrativo) para exonerar-se do cumprimento de suas obrigações Constitucionais. Aliás, no tocante à alegada necessidade de observância do Princípio da Reserva do Possível, manifestou-se o STJ, de que alguns *'bens'* não podem ter sua proteção postergada, verbis:

*ADMINISTRATIVO - RECURSO ESPECIAL - FORNECIMENTO DE MEDICAMENTOS - BLOQUEIO DE CONTAS DO ESTADO - POSSIBILIDADE. (...)*  
*2. Embora venha o STF adotando a 'Teoria da Reserva do Possível' em algumas hipóteses, em matéria de preservação dos direitos à vida e à saúde, aquela Corte não aplica tal entendimento, por considerar que ambos são bens máximos e impossíveis de ter sua proteção postergada. 3. Recurso especial não provido. (STJ, RESP 200600989949, RESP - RECURSO ESPECIAL - 835687, Relatora ELIANA CALMON, SEGUNDA TURMA, DJ: 17/12/2007, PG: 00160 LEXSTJ VOL. 00223, PG: 00171).*

Os direitos sociais não podem ficar condicionados à boa vontade do Administrador, sendo de fundamental importância que o Judiciário atue como órgão controlador da atividade administrativa. É o caso dos autos.

Também, não acolho as alegações de caso fortuito e força maior, que, segundo o Professor José Cretella Junior (in *Direito Administrativo Brasileiro*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, p. 631 - 635):

*'Força maior é o acontecimento exterior, independente da vontade humana, fato imprevisível e estranho à vontade do homem, acidente cuja causa é conhecida, mas que se apresenta com nítido caráter de irresistibilidade. Fenômenos da natureza (cataclismos, terremotos, ciclones, furacões, inundações, erupções vulcânicas,*

*maremotos, trombas d, água), entre outros fatos que, comprovados, se apresentam com o traço da inevitabilidade mesmo diante das possibilidades técnicas de nossos dias, impotentes para evitar-lhes os efeitos, configuram a força maior, evento imprevisível e alheio à vontade do sujeito a quem se pretende atribuir a responsabilidade pelo prejuízo causado.*

*O caso fortuito ocorre, essencialmente, quando o acidente, causador do prejuízo, resulta de causa desconhecida, como o cabo elétrico aéreo que se rompe e cai sobre fios telefônicos, causando incêndio. O fato não dependeu de nenhum fato estranho à Companhia, nem resultou de força maior, que tenha acarretado a ruptura do cabo. A ruptura é o resultado de causa desconhecida. Observa-se o acidente, mas ignora-se por que e como se produziu. Por conseguinte, nem poderia ter sido previsto nem impedido*

*O Superior Tribunal de Justiça ressaltou que: 'Na lição de Clóvis, caso fortuito é o acidente produzido por força física ininteligente, em condições que não podiam ser previstas pelas partes', enquanto a força maior é 'o fato de terceiro, que criou, para a inexecução da obrigação, um obstáculo, que a boa vontade do devedor não pode vencer', com a observação de que o traço que os caracteriza não é a imprevisibilidade, mas a inevitabilidade.' (REsp 264.589/RJ, Rel. Min. Sálvio de Figueiredo Teixeira, DJ 18/12/2000).*

Tendo em vista que a INFRAERO não comprovou a inevitabilidade do fato não há falar em exclusão da responsabilidade por caso fortuito ou força maior. Ademais, como dito, o aparelho pode e já poderia ser instalado pela empresa, não se escusando aos argumentos que isso implicaria na consequência natural de outros arranjos acometidos a terceiros, sobre os quais, diga-se de passagem, a própria Infraero detém jurisdição, podendo compeli-los a tanto.

A INFRAERO alega que o DCEA é que determina se o aeroporto deve fechar ou operar com restrições, cabendo à si, tão somente, acatar a ordem. Diz também que havia **'uma infinidade de opções que o requerente voluntariamente deixou de usufruir, sendo que qualquer conduta contrária a isso caracteriza-se como abuso de direito na modalidade venire contra factum proprium (art.187 CC)', e que 'há, ainda, a questão da ausência de vagas em outros vôos da GOL no dia 08 JUL 2011, cujo fato é imputável exclusivamente à companhia aérea, única competente para reacomodar passageiros de voo cancelado (v. art. 8º da Resolução da ANAC nº 141, de 09.03.2011)'**.

Neste tópico, cabe ressaltar que a causa do dano não é a ordem do DCEA ou a alegada infinidade de opções que o autor teria e, ainda, contraditoriamente, a ausência de vagas em outros voos a cargo da empresa GOL. A discussão, o foco, está na falta do equipamento **ILS-2 ou ILS-3**, cuja capacidade seria suficiente para permitir pousos e decolagens em quaisquer condições de visibilidade, o que resolveria definitivamente os problemas dos atrasos e cancelamentos de voos no mencionado aeroporto. Não há falar sobre as escolhas feitas pelo autor ou o que deveria ter feito quando seu primeiro voo foi cancelado; o autor não tem o ônus de provar o que teria feito de melhor para si. Aliás, em vários aeroportos tanto nos Estados Unidos como na Europa, os serviços não são interrompidos mesmo no inverno, salvo exceções que impliquem na efetiva falta de condições de teto e visibilidade em razão das condições climáticas onde equipamento para pousos por instrumento não é realmente eficaz. *'O magistrado dos Juizados Especiais Federais deve-se utilizar da equidade e da experiência do homem comum na hora de decidir'*. Juiz Federal Dr. Eduardo Appio - ( voto proferido no processo 200870500200477)

Há portanto,nexo de causalidade entre o fato e a alegada omissão da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO.

*'O nexo de causalidade, segundo Rui Stoco, consiste no elemento de ligação entre a pessoa que praticou o ato e o resultado que dele decorre [...] (STOCO, Rui. Tratado de Responsabilidade Civil. 6ª. edição. São Paulo RT, 2004. p. 147). Mesmo que exista mais de uma causa, deve-se verificar qual foi a que eficientemente ocasionou o dano, segundo a doutrina da condição adequada, a qual prevalece no direito civil brasileiro, nos dizeres de José Antônio Remédio in: REMÉDIO, José Antônio. Dano Moral: doutrina, jurisprudência e legislação. São Paulo: Saraiva, 2000. p. 12. Segundo a teoria da causa adequada ou condicionamento adequado, formulada pelo filósofo von Kries ('Über den Begriff der Wahrscheinlichkeit und Möglichkeit und ihre Bedeutung im Strafrecht', 1889, volume IX, Zeitschrift für Strafrechtswissenschaft, p. 235), o nexo de causalidade pressupõe como causa apenas aquela jungida ao resultado em causalidade direta. Por consequência, adequada é a causa que pudesse surgir com previsibilidade por meio de um prognóstico objetivo. Aguiar Dias afirma (Da Responsabilidade Civil, volume II, 6ª. ed., p. 370), quanto à teoria da causa adequada, que esta é a determinante para o evento danoso. Rui Stoco ensina ainda que para a teoria da causalidade adequada nem todas as condições serão consideradas causa, mas tão somente aquela que for a mais apropriada a produzir o resultado, ou seja, aquela que, de acordo com a experiência comum, for a mais idônea à realização do evento danoso. (STOCO, Rui. Tratado de Responsabilidade Civil. 6ª. ed. São Paulo: RT, 2004. p. 146). Ao citar Martinho Garcez Neto, explica que para aferir-se a responsabilidade de acordo com a teoria em estudo, o juiz deve retroceder até o momento da ação ou omissão, com o objetivo precípua de estabelecer se esta era, ou não, idônea a produzir o dano. Assim, para a definição da causa do dano, será necessário proceder-se a um juízo de probabilidades, de modo que, dentre os antecedentes do dano, haveria que destacar aquele que está em condições efetivas de tê-lo produzido. O juízo de probabilidade ou previsibilidade das consequências é feito pelo julgador, retrospectivamente, e em atenção ao que era cognoscível pelo agente, levando-se em consideração o homo medius (p. 146 e 147). (excerto de sentença proferida pelo Juiz Federal Carlos Alberto da Costa Dias nos autos nº 2007.72.00.014665- 2/SC (18/11/2008, DE 29/01/2009)*

A requerida alega também como excludente o fato de que o fechamento do aeroporto foi praticado por terceiro, DCEA, nos termos do à luz do art.14, §3º do Código de Defesa do Consumidor. Afasto a alegação. A Constituição Federal prevê expressamente a forma pela qual os entes públicos respondem nesta qualidade, portanto, inviável aplicar-se o regime do Código de Defesa do Consumidor.

A Carta Magna Brasileira, adotou a teoria da responsabilidade objetiva do poder público, mas sob a modalidade do risco administrativo. Não adotou a teoria do risco integral que obrigaria a indenizar sem qualquer excludente. Esclarece o Prof. Sílvio Rodrigues, 'a teoria do risco é da responsabilidade objetiva. Segundo esta teoria, aquele que, através de sua atividade, cria um risco de dano para terceiros, deve ser obrigado a repará-lo, ainda que sua atividade e o seu comportamento sejam isentos de culpa'.

Dessa forma, ao adotar-se a tese da responsabilidade objetiva não se perquire se houve culpa da administração, mas tão somente verifica-se a existência de nexo causal entre a ação administrativa e o dano sofrido pelo particular, podendo entretanto excluir-se a responsabilidade estatal havendo prova de ser a suposta vítima a efetiva causadora do evento danoso, ou em se tratando de caso fortuito ou força maior.

Por outro lado, a responsabilidade civil subjetiva funda-se em regra na culpa, como sinônimo de inobservância a dever jurídico, o que se pode dar através de imperícia, imprudência ou negligência. Essa responsabilidade subjetiva é derivada de um procedimento humano, comissivo ou omissivo para cuja apuração se leva em conta a presença de culpa ou



dolo do agente.

No caso em concreto, o dano ocorreu em razão da omissão da INFRAERO, que não ofereceu a infraestrutura adequada e necessária, quando já o poderia ter feito há muito tempo.

Por fim, adoto como razões de decidir a fundamentação do Juiz Federal Dr. Eduardo Appio em voto proferido no processo 200870500200477 que tratou da greve dos controladores de voo, em passado recente:

*'A Constituição Federal prevê a responsabilidade objetiva do Estado, não distinguindo entre os casos de ação ou omissão.'*

*'Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)*

*§ 6º - As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.'*

*O nexo causal existente entre a omissão da União e o cancelamento dos vôos é comprovado através da ampla divulgação dada ao tema e mesmo uma notícia colhida de um site de internet faz prova suficiente da alegação, seja porque as rés reconhecem que o movimento dos controladores de voo atingiu os aeroportos do país naquela data, seja porque é fato público e notório que dispensa qualquer comprovação. Nem se fale que se trata de caso fortuito ou força maior, já que durante meses os controladores de voo ameaçam com a deflagração do movimento no país e os atrasos/cancelamentos foram ocasionados por ação intencional de agentes do Estado brasileiro (controladores de voo).*

*A responsabilidade da União é OBJETIVA para os casos em que detém o monopólio do serviço público prestado, seja porque a comprovação de suposta negligência demandaria dos autores acesso efetivo a documentos sigilosos que se encontram em poder das autoridades aeronáuticas por razões de segurança, seja porque em caso de flagrante e grosseira má-gestão administrativa (como no caso dos autos) incumbe à União demonstrar que atuou com a diligência necessária ao caso.*

*Não se aceita, obviamente, uma responsabilização objetiva genérica, para todo e qualquer caso de falha ou mesmo ausência do serviço estatal, mesmo que em regime de monopólio. Todavia, tendo a parte demonstrado a existência de uma omissão específica, decorrente de ausência de atuação administrativa gerencial para fazer frente a um problema específico que já era de seu conhecimento, a responsabilização é objetiva, bastando a comprovação do nexo causal.*

*Negar ao casal de autores o direito em obter o justo reembolso de todas as despesas sofridas significaria chancelar esta (injustificável) omissão do Estado brasileiro, transferindo ao cidadão que paga seus impostos e os altos valores cobrados a título de taxas de embarque o ônus pelo mal funcionamento do sistema aéreo brasileiro.*

*A omissão da União no caso é absolutamente injustificável e negar a indenização devida ao casal de autores somente viria reforçar um sistema que funciona bem para cobrança de impostos, mas funciona mal para a prestação de serviços públicos essenciais, exatamente porque se ampara na quase certeza de que o cidadão comum não perderá seu tempo e energia buscando junto ao Poder Judiciário os seus legítimos direitos. A teoria da responsabilidade subjetiva do Estado para os casos de omissão se encontra totalmente ultrapassada para os casos em que existe um dever específico do Estado decorrente de um caso concreto. A boa administração pública exige (art. 37 da CF de 1988) a fiel observância do princípio constitucional da EFICIÊNCIA ADMINISTRATIVA. Na medida em que a administração pública está ciente de um grave problema que ameaça não somente a segurança dos vôos, como também a higidez das linhas de transporte aéreo no país, por conta de paralisação deflagrada por seus próprios servidores, não se pode admitir tenha sido observado o princípio da*

*eficiência, quando é certo que inúmeras medidas poderiam ter sido adotadas para evitar o caos aéreo na ocasião, dentre as quais enumero o próprio alerta oficial das autoridades envolvidas, de modo a bem informar a população sobre o que estava ocorrendo, de maneira que aqueles cidadãos que pudessem evitar ou mesmo retardar seus deslocamentos assim o fariam.*

*No caso concreto, as autoridades governamentais responsáveis optaram por ignorar o problema, fugindo de uma responsabilidade que lhes era inerente, deixando milhares de cidadãos brasileiros atordoados sem saber se a responsabilidade era, afinal de contas, do governo federal ou das companhias aéreas. Completa e injustificável ausência de informação em um momento crucial para o país e seus cidadãos, que assume especial importância quando se sabe que os valores gastos no Brasil em publicidade oficial (nas três esferas de governo) são confessadamente exagerados'.*

Em conclusão, demonstrada a ocorrência do dano, seu nexó de causalidade, responde a ré pelo ocorrido. Procedente o pedido da parte autora.

O Superior Tribunal de Justiça tem fixado os parâmetros do valor da indenização da seguinte forma: **'o valor do dano moral tem sido enfrentado no STJ com o escopo de atender a sua dupla função: reparar o dano buscando minimizar a dor da vítima e punir o ofensor, para que não volte a reincidir'** (RESP n.º 658547-CE, 2ª T., Relatora Min. Eliana Calmon, DJ de 18/04/2005, p. 266). E, ainda: **'A indenização por dano moral objetiva compensar a dor moral sofrida pela vítima, punir o ofensor e desestimular este e outros membros da sociedade a cometerem atos dessa natureza'** (STJ, 3ª T., Agravo Regimental no Agravo de Instrumento n.º 200400557948-SP, Relator Min. Antônio de Pádua Ribeiro, DJ de 18/04/2005, p. 314).

Com efeito, o agir do agressor, que atua com descaso e menosprezo para com o direito de outrem, tem grandes chances de ser inibido, no futuro, diante da imposição de razoável punição pecuniária.

Em atenção aos princípios da moderação e da razoabilidade, no tocante aos danos morais entendo que o valor pretendido - **R\$ 4.000,00** - quatro mil reais, não se mostra excessivo. Embora não tenha aceitado a proposta de embarque para o dia seguinte, e recebido o reembolso do valor gasto com a passagem, é evidente seu desgosto e dor moral ocasionado pela interminável espera em desconfortável saguão do aeroporto, bem como, por sua ausência na pescaria com amigos no Rio Araguaia, divisa dos Estados de Tocantins e Goiás, às margens da Ilha do Bananal. O projeto elaborado demandou tempo e muita atenção, haja vista que foram reunidos dez pescadores (Brasília, São José do Rio Preto/SP, São Paulo/SP, Porto Alegre/RS e o autor, de Curitiba/PR). A saída de Brasília com destino ao Rio Araguaia, de carro, demandava quase 700 quilômetros. Dois veículos foram alugados em Brasília, bem como, cinco quartos em pousada na Ilha do Bananal, aproximadamente 02hs de barco do último local acessível por terra.

O valor deve ser corrigido monetariamente pelo INPC a partir da data do arbitramento (EDcl no REsp 1054856/RJ) e acrescido de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, nos termos do artigo 406 do Código Civil, contados da data do evento danoso (**08/07/2011**), em atendimento à Súmula nº 54 do STJ.

### **Dispositivo.**

Ante o exposto, **julgo procedente o pedido DE DANOS MORAIS para condenar a INFRAERO** o valor de **R\$4.000,00 (quatro mil reais)**, o qual deverá ser corrigido a partir da data do arbitramento pelo INPC e acrescido de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, nos termos do artigo 406 do Código Civil, a partir da data do evento danoso (**08/07/2011**), conforme Súmula nº 54 do STJ, nos termos do art. 269, do CPC.

Sem custas e honorários advocatícios (art. 55 da Lei n.º 9.099/1995 c/c art. 1.º da Lei n.º 10.259/2001).

Curitiba, 09 de março de 2012.

**Cristina Rocha**  
**Juíza Federal**

---

Documento eletrônico assinado por **Cristina Rocha, Juíza Federal**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4ª Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <http://www.jfpr.jus.br/gedpro/verifica/verifica.php>, mediante o preenchimento do código verificador **5979870v3** e, se solicitado, do código CRC **C0F91489**.

Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a): Cristina Rocha  
Data e Hora: 09/03/2012 13:41

---