

0028224-49.2006.4.03.6100

Autos com (Conclusão) ao Juiz em 30/06/2014 p/ Sentença

*** Sentença/Despacho/Decisão/Ato Ordinatório

Tipo : A - Com mérito/Fundamentação individualizada /não repetitiva

Livro : 3 Reg.: 303/2014 Folha(s) : 90

Vistos.

Trata-se de ação civil pública ajuizada pela FUNDAÇÃO DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR - PROCON/SP e OUTROS contra a UNIÃO FEDERAL, a AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL - ANAC, a INFRAERO e concessionárias provedoras de transporte aéreo com atuação em São Paulo.

Buscam os autores a reparação de danos materiais e morais causados aos passageiros, desde o início da crise no sistema de tráfego aéreo, em fins de outubro de 2006.

Entendem os autores que possui a União Federal competência sobre a navegação aérea, bem como sua infra-estrutura, de maneira que recai sobre ela a responsabilidade pela crise supra-referida.

Demais disso, tendo a União delegado tal competência à ANAC, verificar-se-ia a ocorrência de responsabilidade solidária, devendo também a Agência figurar como ré.

Narra a inicial que desde 27/10/2006 os consumidores sofreram com a crise que se instalou no sistema de tráfego aéreo brasileiro, com cancelamentos e atrasos de vôos em todos os aeroportos do país, tendo seu ápice em 02 de novembro de 2006, quando o tempo de espera para embarque chegou a mais de 15 horas.

Sem informação ou auxílio razoáveis, houve, inclusive, casos em que os passageiros tiveram que sentar e dormir no chão e em cadeiras, sem alimentação e água, aguardando embarques atrasados. Dentre outros, ocorreram também tumultos, tendo alguns prejudicados invadido as pistas de pouso e decolagem, impedido o embarque de outras pessoas ou atirado objetos em escadas rolantes.

Foram relatados casos em que crianças ficaram sem assistência condizente, outras pessoas ficaram impedidas de sair do avião por longos períodos ou em presas em cidades de conexão de vôos, em virtude dos atrasos nos embarques e cancelamentos.

Alegam que uma das causas do problema, apesar de negada pelo Ministério da Aeronáutica, foi imputada à operação-padrão realizada por controladores de tráfego aéreo, que atingiu até 51,3% de atraso em vôos por todo o país.

Essa "greve branca" teria como fundamento a exigência de plano de carreira com aumento de salários ou proventos e redução de carga horária, com aumento do número de controladores de vôo, posto que estaria ocorrendo uma sobrecarga indevida de trabalho.

Outras causas seriam ausências de controladores, desorganização nos locais de pouso e decolagem, rompimentos de cabos e panes em sistemas de tráfego aéreo conhecidos como Cindacta.

Diante disso, pleiteiam, com o reconhecimento da prevalência do Código de Defesa do Consumidor sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, seja determinado

(a): a.1) a todas as rés, que prestem informações aos passageiros, com antecedência, inclusive por telefone, sobre atrasos dos vôos e horário previsto para sua saída, disponibilizando, também, pessoal treinado espalhado por todo o aeroporto, nesse compreendidos até as entradas dos setores de embarque; a.2) à co-rés União e à ANAC, que disponibilizem as mesmas informações nos painéis eletrônicos dos aeroportos, de forma clara e precisa;

b) às co-rés companhias aéreas, a prestação de assistência material, a partir da primeira meia hora de atraso fornecendo alimentação e ligações telefônicas (inclusive dentro do setor de embarque) e, nos atrasos superiores a 4 horas, transporte e hospedagem ou a possibilidade de devolução imediata, em dinheiro, do valor das passagens;

c) a fixação de multa diária às co-rés companhias aéreas, no valor de mil reais ao dia, por passageiro, pelo descumprimento das obrigações a elas atribuídas;

d) a todas as rés, a reparação integral e efetiva dos danos materiais (despesas, danos emergentes e lucros cessantes) e morais sofridos pelos consumidores, que sejam comprovados após habilitação nos autos (CDC, art. 97).

O pedido liminar não foi apreciado pela MMA. Juíza Federal de plantão, por conta de sua complexidade e por não ter sido

vislumbrada a urgência inerente à apreciação no plantão judiciário (fls. 1.086/1.092).

Após requerida a reconsideração (fls. 1.094/1.100), a decisão foi mantida (fls. 1.101).

Em oitava prévia, manifestaram-se a União (que, inclusive, alegou sua ilegitimidade passiva, a responsabilidade da INFRAERO e a impossibilidade de condenação a multa diária por descumprimento, conforme fls. 1.125/1.134 e fls. 1.209/1.226), BRA Transportes Aéreos Ltda. (fls. 1.136/1.161), TAM Linhas Aéreas S.A. (fls. 1.166/1.205), ANAC (que, dentre outros argumentos, sustentou sua ilegitimidade para figurar no polo passivo da ação e sua responsabilidade apenas subsidiária, conforme fls. 1.442/1.505), Gol Transportes Aéreos S.A. (fls. 1.524/1.553, asseverando, também, sua ilegitimidade passiva) e Total Linhas Aéreas S.A (que alegou, inclusive, a existência de ilegitimidade ativa em relação ao ressarcimento dos danos morais e materiais, a falta de interesse de agir em relação à ela e a impossibilidade jurídica do pedido, v. fls. 1.555/1.566).

Apresentaram contestação Pantanal Linhas Aéreas S.A (fls. 1.229/1.244, com alegação de ilegitimidade ativa das autoras em relação ao pedido de danos morais coletivos e sua ilegitimidade passiva), Oceanair Linhas Aéreas Ltda. (fls. 1.267/1.431), S/A - Viação Aérea Rio-Grandense e Rio Sul Linhas Aéreas S.A (aduzindo, também, a ilegitimidade passiva de ambas, havendo operação de aeronaves sido repassada à VRG Linhas Aéreas S/A, conforme fls. 1.568/1.718), além de Gol Transportes Aéreos S.A (alegando, inclusive, sua ilegitimidade passiva - fls. 1.786/1.869).

A União argüiu sua ilegitimidade para figurar como ré nesta ação, indicando a INFRAERO como ente público competente para tanto, nos termos da Lei nº 5.862/72.

Em informações complementares, apresentou medidas que tem sido realizadas para dirimir a crise do tráfego aéreo.

A ANAC alegou a falta de interesse de agir superveniente na apreciação da liminar, bem como ilegitimidade passiva para esta causa ou, ainda, a sua responsabilidade subsidiária para arcar com os ressarcimentos buscados na ação. BRA Transportes Aéreos Ltda., TAM Linhas Aéreas S.A, Pantanal Linhas Aéreas S.A e Oceanair Linhas

Aéreas Ltda. alegaram prestar a assistência material ao seu alcance, pleiteada pelos autores.

A empresa Gol Transportes Aéreos S.A colocou-se pela exclusão de sua responsabilidade, afirmando prestar a almejada assistência material. Alega, ainda, que a ação não se submete à tutela oferecida pelo Código de Defesa do Consumidor ou pelo Código Civil.

Total Linhas Aéreas S.A afirmou não poder ser atingida pela decisão judicial ora pretendida, tendo em vista que não opera no Estado de São Paulo, mas que, de toda forma, nos locais onde atua presta a assistência prevista legalmente. A S/A - Viação Aérea Rio-Grandense e a Rio Sul Linhas Aéreas S.A, afirmam estar em processo de recuperação judicial, sendo que, atualmente, a empresa VRG Linhas Aéreas S.A opera os contratos de transporte anteriormente pertencentes às rés.

Às fls. 1.885/1.921 manifestou-se a Procuradoria da República no Estado de São Paulo, alegando que a ilegitimidade da Total Linhas Aéreas S/A somente poderia ser reconhecida mediante comprovação de que esta não atua em São Paulo e requerendo a inclusão da INFRAERO e da empresa VRG Linhas Aéreas S.A no polo passivo da ação, com a exclusão das co-rés S/A - Viação Aérea Rio-Grandense e Rio Sul Linhas Aéreas S.A.

Argumentou que a condenação genérica deve ficar restrita ao período entre 27.10.06 e 10.12.06. Entende que prestação de assistência informativa e material deve ocorrer de forma prospectiva, motivo pelo qual permaneceria presente o interesse de agir na ação.

Foi requerida pelo MPF, ainda, a concessão de ordem liminar determinando que a elaboração de minuta de resolução pela ANAC, dispondo sobre o pleiteado pelos autores. De acordo com o disposto no artigo 331, parágrafo 2º do CPC, requereu seja designada audiência pública.

Por fim, pugnou pela inversão do ônus da prova quanto à responsabilidade pelos danos causados aos passageiros. Liminar às fls. 1.940/1.945, da lavra do MM. Juiz Federal Substituto, Dr. Douglas Camarinha Gonzalez, acolhendo em parte o pedido dos autores e do Ministério Público Federal, incluindo a INFRAERO e a VRG Linhas Aéreas S/A no polo passivo da ação, excluindo a ré Total Linhas Aéreas S.A, indeferindo a inversão do ônus da prova em relação ao pleito indenizatório e, nos termos dos arts. 461 do CPC e 11 da LACP,

determinando à "ANAC, que elabore em 15 dias, minuta de resolução dispondo sobre assistência material e prevendo sanções para seu descumprimento, bem como abra o processo legal de consulta e audiências públicas previstos nos artigos 27 e 28 da Lei 11.182/05, de modo que em prazo de 90 dias seja editada e fiscalizada a norma pertinente, seguindo as diretrizes das Convenções Internacionais de Aviação e o Código Brasileiro de Aeronáutica, sob as penas da lei. Esclareçam as rés, no prazo de 30 dias, mediante proposta conjunta de como assegurarão o direito à informação aos usuários dos aeroportos bem como será procedida a fiscalização do acesso à informação."

Às fls. 1.962/1.964 a S/A - Viação Aérea Rio-Grandense, atual denominação de Varig S/A e Rio Sul Linhas Aéreas S/A, ambas em recuperação judicial, reiteraram o pedido de exclusão do polo passivo, por não mais executarem operações de transporte aéreo. Embargos de declaração da União Federal às fls. 1.996/1.998 para esclarecimento de questão relativa à contagem de prazo de defesa, acolhidos na decisão de fls. 2.002.

Interposição de agravos de instrumento por Gol Transportes Aéreos S.A., às fls. 2.016/2.032 (reg. n 2007.03.00.085606-3), IDEC - Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor e outros, fls. 2.034/2.081 (reg. n 2007.03.00.085418-2), Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, fls. 2.086/2.107 (reg. n 2007.03.00.086146-0). Decisão proferida nos autos do agravo de instrumento n 2007.03.00.085418-2, suspendendo a liminar concedida e determinando o traslado de cópia para os autos n 2007.03.00.086146-0 e 2007.03.00.085606-3, convocando os patronos de agravantes e agravados, além do Ministério Público Federal, a comparecer perante o e. Tribunal, para esclarecimentos e encaminhamento de propostas.

Às fls. 2.117, decisão, dentre outras providências, determinando a substituição da S/A - Viação Aérea Rio-Grandense pela VRG Linhas Aéreas S.A. A União Federal informou às fls. 2.121/2.182 sobre a interposição de agravo de instrumento registrado sob o n 2007.03.00.087649-9, convertido em agravo retido (fls. 2.245/2.246).

Contestação da BRA Transportes Aéreos, às fls. 2.194/2.237, alegando em preliminares, a impossibilidade jurídica e a ilegitimidade ativa quanto ao pleito de indenização por danos morais coletivos. No

mérito, requer a decretação da total improcedência do pedido dos autores.

Às fls. 2.239/2.240 consta decisão do e. TRF mantendo a suspensão da eficácia da decisão agravada e designando novas datas para reunião das partes, proferida no agravo de instrumento n 2007.03.00.085418-2, com cópias trasladadas para os autos n 2007.03.00.086146-0 e 2007.03.00.085606-3.VRG Linhas Aéreas contestou às fls. 2.252/2.299, refutando as alegações contidas na inicial, a total ausência de sua responsabilidade pelos eventos, da ausência de negligência em relação à assistência aos passageiros de vôos atrasados ou cancelados, da ofensa ao princípio da tripartição dos poderes e da não prevalência dos Código Civil e do Consumidor sobre o Código Brasileiro da Aeronáutica.

No agravo de instrumento n 2007.03.00.085418-2 foi proferida, em 05/10/2007, a seguinte decisão (fls. 2.301/2.306): "Vistos Os agravantes interpuseram o presente agravo de instrumento, com pedido de efeito suspensivo ativo, rectius, antecipação de tutela da pretensão recursal, contra a r. decisão de fls. 1940/1945 dos autos da ação civil pública (fls. 430/435 destes autos), ajuizada com o propósito de compelir as agravadas a efetivarem prestação de assistência informativa aos passageiros e à população referente aos vôos e respectivos atrasos, bem como assistência material, consistente em prover alimentação, comunicação telefônica, transporte, hospedagem e devolução do valor dos bilhetes.

A liminar foi deferida parcialmente para determinar à ANAC, que elabore em 15 dias, minuta de resolução dispondo sobre assistência material e prevendo sanções para seu descumprimento, bem como abra o processo legal de consulta e audiências públicas previstos nos artigos 27 e 28 da Lei 11.182/05, de modo que em prazo de 90 dias seja editada e fiscalizada a norma pertinente, seguindo as diretrizes das Convenções Internacionais de Aviação e o Código Brasileiro de Aeronáutica, sob as penas da lei, bem como para que as agravadas esclareçam, no prazo de 30 dias, mediante proposta conjunta de como assegurarão o direito à informação aos usuários dos aeroportos bem como será procedida a fiscalização do acesso à informação. Pretendem os agravantes a reforma da r. decisão agravada, pelas razões que aduzem.

A decisão ora prolatada restringe-se à determinação de providências que visam assegurar a prestação de informações adequadas, com

níveis crescentes de precisão e celeridade, aos usuários dos serviços de transporte aéreo, dando cumprimento e efetividade às disposições da IAC (Instrução de Aviação Civil) nº 2203/99, que regulamenta a matéria. Ressalto que foram previamente agendadas e presididas por esta Relatora sucessivas reuniões com a participação de todas as partes que figuram na ação civil pública (cf. listas de presença de fls. 587/587 vº, 642/644), uma vez que a garantia do fluxo de informações adequadas aos usuários, na forma pretendida, depende:

(a) da otimização e eficiência da infraestrutura existente e de sua ampliação e aperfeiçoamento, diante das demandas decorrentes do crescimento vertiginoso da aviação civil nos últimos tempos;

(b) e da imprescindível atuação conjunta e coordenada de todos os setores, dentro das respectivas esferas de competências e atribuições. Exposições técnicas sobre o sistema de controle do espaço aéreo brasileiro foram feitas por representantes do DECEA (documento de fls. 645/652), amplas discussões e debates tiveram lugar entre todos os participantes nas reuniões realizadas no edifício desta Corte nos dias 23/08/2007, 03/09/2007 e 17/09/2007; ao final, deliberações e compromissos consensuais foram firmados nas reuniões dos dias 24/09/2007 e 27/09/2007, esta última ocorrida na Procuradoria da República de São Paulo, com a presença de representantes do Ministério Público Federal, da ANAC, INFRAERO, Serviço Regional de Proteção ao Vôo de São Paulo (cf. ata de reunião de fls. 643/648).

A INFRAERO reavaliou a viabilidade técnica da implantação de algumas providências na forma e nos prazos assinalados na ata da reunião mencionada (Ofício nº 10053PJGR/2007).

Dos esclarecimentos prestados acerca das atribuições da INFRAERO, ANAC, CGNA (Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea) e companhias aéreas, quanto aos aspectos relacionados à disponibilização e repasse das informações e respectivo controle, pode ser dito, de forma resumida, que: À INFRAERO incumbe a disponibilização dos recursos informatizados e físicos (sistemas de som e imagem); a capacitação das empresas aéreas, quando for o caso, para que possam transmitir aos usuários as informações; o repasse à ANAC das informações necessárias para o acompanhamento e fiscalização da adequada transmissão.

Ao CGNA incumbe a coordenação para manter o fluxo de tráfego aéreo, e detém informações acerca do tráfego aéreo nacional e das restrições ao respectivo fluxo (ex: seqüenciamentos na saída dos aeroportos, prováveis esperas provenientes de excesso de fluxo ou falhas do sistema; restrições devidas às condições meteorológicas; duração provável destas restrições)

À ANAC compete, entre outras atribuições, apurar omissões ou atrasos no repasse das informações pelos órgãos, setores e companhias aéreas na forma abaixo estipulada, bem como providenciar a elaboração e distribuição de cartilhas informativas dos direitos dos usuários dos transportes aéreos e procedimento para as reclamações. Às empresas aéreas incumbem as providências que constam dos itens 3.1.4 e 3.1.6 da IAC nº 2203/99, entre outros itens que lhes dizem respeito.

Assim, considerando-se:

(a) as atribuições acima delineadas; (b) o que foi acordado no prévio processo participativo e integrador desencadeado nas reuniões noticiadas; (c) a viabilidade técnica da implantação das providências com a infraestrutura atualmente existente; (d) a necessidade de agilização da ampliação e melhoria da infraestrutura atual, determino que sejam implementadas nos prazos respectivos as providências a seguir discriminadas:

I- Pelas empresas aéreas:

1) a informação ao usuário, no momento do check in, sobre a situação do voo (previsão de atraso qualquer que seja a estimativa de tempo); a hora provável do embarque e respectivo portão de embarque; o motivo dos eventuais atrasos (problemas operacionais, condições meteorológicas ou tráfego aéreo);

2) o imediato endosso do bilhete aéreo para o primeiro voo disponível em qualquer companhia aérea, nos casos de comprovada urgência do embarque, em se tratando de atraso ou cancelamento de voo atribuído à companhia;

2.1) as companhias aéreas firmarão, no prazo de 60 (sessenta) dias, acordo disciplinando o endosso dos bilhetes aéreos;

2.2) a disponibilidade de vagas, em situações de emergência, será comunicada entre as companhias aéreas;

3) a atualização das informações sobre a situação do voo na sala de embarque a cada 15 (quinze) minutos, no mínimo, mediante a utilização do sistema de som e sem prejuízo da atualização do painel.

II - Pelos órgãos, setores e companhias aéreas, no âmbito das respectivas atribuições, o compartilhamento imediato das informações sobre a situação dos voos, com a previsão do tempo de atraso ("Atraso mín. 30m", "Atraso mín. 1h", 2h, 3h e 4h ...):

1) Independentemente da compatibilidade dos sistemas eletrônicos e da implantação e operação do Sistema Siso nos aeroportos, determino, de imediato, o compartilhamento das informações detidas, até o presente momento, com exclusividade, pelos diferentes órgãos, setores e companhias aéreas, utilizando-se cada qual dos meios disponíveis e viáveis, com a finalidade de gerar informações adequadas, em tempo real e com possibilidade de cruzamento e controle, acerca da situação dos voos.

2) O CGNA repassará em tempo real à ANAC, à INFRAERO e às empresas aéreas as informações disponíveis sobre restrições ao fluxo de tráfego aéreo diretamente aos seus representantes no CGNA ou por meio telefônico ou eletrônico, de modo a permitir que as empresas possam otimizar suas programações e precisar o máximo possível suas previsões de atraso, pousos e decolagens.

3) As companhias aéreas poderão obter as informações diretamente no próprio CGNA, sendo disponibilizado espaço para os representantes dessas empresas.

III - Pela INFRAERO, a adoção, no prazo de 30 dias, das providências necessárias para que as informações atualizadas sobre a situação do voo, com a previsão do tempo de atraso, sejam disponibilizadas nos painéis, diretamente pelas empresas aéreas, quando o sistema o permitir, ou pela própria INFRAERO, nas demais situações (ex: obtenção de informações de decolagens provenientes do sistema SGTC, confrontadas com a tabela de HOTRAN, mantida pela ANAC);

A Infraero envidará esforços para adotar as providências que viabilizem, no maior número possível de aeroportos, no prazo de 120 dias, a inserção direta e imediata de informações pelas empresas aéreas;

IV - Pela INFRAERO, CGNA e empresas aéreas deverão, desde logo, ser desenvolvidos, aperfeiçoados e agilizados os meios para a

geração e disponibilização de relatórios contendo as informações que cada qual é detentor, para fins de controle e cruzamento de informações pela ANAC.

Afora o relatório de atrasos, outros relatórios poderão ser solicitados pela ANAC.

V - Pela ANAC, deverá ser providenciada a designação imediata, nos aeroportos de Congonhas e Guarulhos, coordenada pela quarta Gerência Regional, de uma escala de inspetores especificamente incumbidos de apurar omissões ou atrasos no repasse das informações pelos órgãos, setores e companhias aéreas na forma estipulada, elaborando-se relatórios periódicos.

A ANAC deverá providenciar estudos de viabilidade, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, para a elaboração e distribuição de cartilhas destinadas aos usuários do transporte aéreo quanto aos seus direitos como passageiro, bem como o procedimento para reclamações; No prazo de 120 (cento e vinte) dias a contar da presente data serão apresentados a este Juízo recursal, relatórios pela ANAC, INFRAERO, Ministério da Aeronáutica e companhias aéreas, informando as datas da implantação das providências ora ajustadas para cada órgão/entidade, e avaliação quanto ao desempenho no que se refere à prestação de informações. Nesse período caberão ao Ministério Público Federal e aos autores da ação civil pública acompanhar a avaliação quanto ao desempenho e efetividade das medidas determinadas quanto ao direito à informação, sem prejuízo do encaminhamento do relatório conclusivo por todos os envolvidos para juntada aos autos. O óbice oposto por qualquer das partes à adoção das providências determinadas deverá ser comunicado a este juízo no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, a contar da ciência da dificuldade. Comunique-se ao MM. Juízo a quo, com urgência, dispensando-o de prestar informações, nos termos do art. 527, IV, do mesmo Código. Traslade-se a cópia da presente decisão para os autos dos agravos de instrumento ns 2007.03.00.086146-O e 2007.03.00.085606-3."

A Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO apresentou contestação às fls. 2.308/2.381, argüindo em preliminar, a carência da ação por falta de interesse de agir; da inépcia da inicial por ausência de documentação e da inaplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor em face da INFRAERO. No mérito, afirma ser descabida a tentativa de impor a responsabilidade objetiva e solidária no dever de assistência material e informativa aos passageiros, visto

que na consecução de suas atividades disponibiliza os aeroportos de infra-estrutura para operações.

Às fls. 2.401/2.402 consta inserta nova decisão no agravo de instrumento n 2007.03.00.085418-2 determinando:

1) à ANAC que disponibilize às companhias aéreas as especificações necessárias para identificação: a) das razões das informações errôneas nos painéis da INFRAERO, e b) das razões dos cancelamentos e atrasos de vôos nos aeroportos de Congonhas e de Cumbica, abrangendo a amostragem e o período da fiscalização;

2) às companhias aéreas e demais órgãos e setores pertinentes, que apresentem, na próxima reunião a ser realizada no dia 12/12/2007, às 14:00 horas, no mesmo local das reuniões anteriores, relatório contendo o diagnóstico das causas dos problemas detectados e mencionados no item anterior (1), com indicação das providências e procedimentos a serem adotados no âmbito das respectivas atribuições, desde logo, para correção e/ou minimização dos mesmos, cujos reflexos poderão ser aferidos nos períodos subseqüentes de fiscalização pela ANAC;

3) a apresentação, nessa mesma oportunidade: - do relatório de mais um período de fiscalização (de 12/11/2007 a 11/12/2007) , para fins de comparação com o relatório do período de 09/10 a 11/11/2007; - das providências em curso e já adotadas pelos órgãos e instâncias competentes, visando o cruzamento e o compartilhamento das informações acerca das situações dos vôos, de modo a viabilizar, no painéis, informações reais acerca do tempo mínimo de atraso, cessando a prática da informação padronizada ("pelo menos meia hora"); - avaliação e sugestões dos órgãos e instâncias competentes acerca dos critérios de emissão das HOTRANS nos horários e épocas de picos de demanda, de modo a se evitar e/ou minimizar situações de caos nos aeroportos e no espaço aéreo, em especial nos próximos meses (dezembro a fevereiro)".

Contestação da TAM Linhas Aéreas S.A às fls. 2.417/2.553, requerendo a aplicação do Código Brasileiro de Aeronáutica, a ausência de responsabilidade pelos fatos e o reconhecimento do cumprimento das normas da aviação civil no que tange à informação e assistência material aos passageiros. Às fls. 2.555/2.561, a Rio Sul Linhas Aéreas S.A ratificou os termos de sua contestação de fls. 1.568/1.718, salientando que a operação do transporte aéreo estaria

sendo feita pela VRG Linhas Aéreas S/A.A União Federal em sua contestação (fls. 2.562/2.632) alegou em preliminar, a ilegitimidade passiva tendo em vista que somente o transportador poderá responder pelo descumprimento contratual. No mérito, sustenta a inaplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor em relação à União; a ausência dos requisitos indispensáveis para a caracterização da responsabilidade civil por dano moral ou material: conduta ilegal e lesiva, dano efetivo, dano anormal, dano especial, nexo de causalidade, culpa ou dolo. Alega ainda, a existência das causas excludentes de responsabilidade: "caso fortuito" e "força maior" e, subsidiariamente, pela utilização de critérios razoáveis e prudentes para a fixação de eventual indenização, evitando-se enriquecimento sem causa.

Em sua defesa, a ANAC arguiu a ilegitimidade passiva em relação à indenização por danos morais e materiais decorrentes do descumprimento de contrato de transporte aéreo. No mérito, que a responsabilização seja do tipo subjetiva e subsidiária, diante da demonstração de inexistência de culpa por parte do órgão regulador, seja em relação aos fatores específicos que causaram transtornos dos usuários, seja em relação ao seu papel fiscalizador e regulador de forma genérica (fls. 2.641/2.664).

Total Linhas Aéreas S.A. contestou às fls. 2.675/2.701, sustentando a falta de interesse de agir em relação a ela, não só em face de não atuar no transporte aéreo em São Paulo como pelo fato de ter cedido a operação de suas linhas à empresa Trip Linhas Aéreas S/A, a ilegitimidade ativa e a impossibilidade jurídica do pedido, em preliminares. Narra que cumpriu todas as normas editadas pelas autoridades aeroportuárias, não havendo amparo jurídico ao pedido de danos morais.

Às fls. 2.707/2.772 a Ordem dos Advogados do Brasil - Seção de São Paulo, representada pela Comissão de Defesa do Consumidor, pediu sua habilitação na qualidade de litisconsorte ativo facultativo, pleiteando a concessão da tutela específica, na forma do 3 do art. 84 do Código de Defesa do Consumidor para compelir as empresas aéreas a informar a todos os seus passageiros eventuais problemas com os vôos e o dever de auxiliá-los caso isso aconteça. Réplica da FUNDAÇÃO DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR - PROCON/SP e INSTITUTO BRASILEIRO DE DEFESA DO CONSUMIDOR - IDEC, informando não terem oposição ao pedido de exclusão de Rio Sul Linhas Aéreas S.A e Varig S/A. Na peça foi reiterado o direito de

pleitear a condenação genérica dos réus ao pagamento de danos morais e patrimoniais, nos termos do artigo 95 do CDC, a legitimidade passiva das companhias aéreas e a possibilidade jurídica do pedido. No mérito, foram ratificadas as alegações iniciais (fls. 2.778/2.841).

Parecer do Ministério Público Federal às fls. 2.843/2.844, opinando pelo prosseguimento do feito, com a designação de audiência prevista no art. 331 do Código de Processo Civil. Às fls. 2.845 e 2.848, decisões deferindo a exclusão de Rio Sul Linhas Aéreas S.A e Varig S/A, a habilitação da Ordem dos Advogados do Brasil - Secção de São Paulo e Comissão de Defesa do Consumidor da OAB-SP, nos termos do 2 do art. 5, da Lei 7.347, de 24/07/85 e a designação de audiência.

Em audiência de tentativa de conciliação, foi deferido prazo para juntada de relatório sobre os atos de fiscalização e colheita de reclamações realizados pela PROCON/SP, bem como de relatórios pelas rés de medidas concretas tomadas. Foi indeferida a tutela antecipada requerida pela OAB, reservando-se o Juízo o direito de reapreciá-la em caso de tumulto de serviços aeroportuários (fls. 2.877/2.881). Houve a juntada de documentos pela ANAC (fls. 2.882/2.889).

Às fls. 2.902/2.904 a União apresentou transcrição das informações que lhe foram prestadas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica. Manifestação a respeito das medidas tomadas por Pantanal Linhas Aéreas (fls. 2.906/2.907), TAM Linhas Aéreas S/A (fls. 2.909/2.926), GOL Transportes Aéreos S/A e VRG Linhas Aéreas S/A (fls. 2.928/2.931). FUNDAÇÃO DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR - PROCON/SP e INSTITUTO BRASILEIRO DE DEFESA DO CONSUMIDOR - IDEC apresentam relatório de fiscalização efetuada, tendo também sido constatado não haver sinalização no sentido de elaboração de minuta que verse sobre assistência material nos casos de atrasos e cancelamentos com parâmetros diversos aos previstos no Código Brasileiro de Aeronáutica e na Portaria DAC 676/00 (fls. 2.933/3.177).

A ANAC requereu a juntada de Nota Explicativa 01/2008, da Diretoria de Serviços Aéreos e Relações com os Usuários, acompanhada de documentos, que trouxe esclarecimentos das áreas técnicas acerca das medidas tomadas pela Agência, com vistas à adequada prestação de serviços públicos, especialmente em relação ao dever de

informação e de assistência material imposto às empresas aéreas reguladas (fls. 3.179/3.311). Às fls. 3.313/3.325, a Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO prestou informações sobre as providências tomadas frente à recomendação PR/SP 54/07 emitida pelo Ministério Público Federal. Juntada pela União Federal, às fls. 3.327/3.329, de documento encaminhado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo do Comando da Aeronáutica.

Oceanair Linhas Aéreas Ltda. apresentou seu Plano de Contingência, denominado Operação Feliz 2009, esclarecendo que os pontos do acordo celebrado em segunda instância estariam sendo cumpridos (fls. 3.331/3.339). Petição da Ordem dos Advogados do Brasil - Seção de São Paulo (fls. 3.342/3.373), requerendo novamente a apreciação de tutela antecipada, tendo em vista eminente perigo de dano irreparável, ante a notícia de paralisação dos empregados das rés. O Ministério Público Federal, às fls. 3.375/3.385, na qualidade de custos legis, opinou pela concessão do requerimento de antecipação da tutela específica formulado pela OAB. Pediu, ainda, a juntada pela ANAC do cronograma para realização da consulta pública.

Decisão concedendo parcialmente a tutela às fls. 3.386, determinando que: "a) a ANAC fiscalize com rigor o horário dos transportes, e que as empresas aéreas informem a todos os passageiros, de forma clara, adequada e de fácil compreensão, com antecedência mínima de 2 horas a contar do horário previsto para embarque, eventuais problemas que possam retardar ou mesmo impedir a partida do voo, cominada multa de R\$ 10.000,00 (dez mil reais) por omissão e, b) nos casos de atraso ou cancelamento, o dever de prestar todo o auxílio aos consumidores, diante da impossibilidade do cumprimento do horário do voo, independentemente do motivo do atraso ou cancelamento, garantindo adequada alimentação, suporte de comunicação, instalações (hospedagem e transporte) compatíveis, para o descanso dos consumidores e guarda de seus objetos pessoais, sob pena de multa diária, por empresa ré, fixada no importe de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais)".

Foi deferido, ainda, o requerimento do MPF relativo à juntada de cronograma pela ANAC.

Em nova manifestação, o Ministério Público Federal requereu que as rés ANAC e INFRAERO apresentem um relatório contendo: rol de todos os vôos com atraso superior a 30 minutos ou cancelados a

partir do 19/12/08; o percentual diário de atrasos e cancelamentos de vôos e o percentual diário de atrasos e cancelamento de vôos por companhia aérea (fls. 3.400), o que restou deferido às fls. 3.422. Às fls. 3.419/3.421 a ANAC informou que estaria fiscalizando o cumprimento dos horários pelas Companhias Aéreas e juntou o cronograma de elaboração da Resolução que tem por objeto regulamentar a assistência material aos passageiros. A Ordem dos Advogados do Brasil - Seção de São Paulo, por sua Comissão de Defesa do Consumidor, opõe embargos de declaração da decisão de tutela antecipada, visando esclarecimentos quanto ao prazo que se configura atraso e qual o limite territorial de abrangência (fls. 3.433/3.436). TAM Linhas Aéreas S/A, afirma, às fls. 3.438/3.481, ter implantado todas as providências para assistência aos passageiros e reiterou a necessidade de revogação da tutela antecipada, entendendo estarem ausentes os requisitos ensejadores. GOL Transportes Aéreas S/A e VRG Linhas Aéreas S/A comunicaram às fls. 3.485/3.511 a interposição de agravo de instrumento (registro n 2009.03.00.002566-6), no qual foi indeferido o efeito suspensivo (fls. 3.529/3.530).

Em despacho às fls. 3.524, o MM. Juiz determinou a oitiva das partes, para posterior remessa à conclusão de petição da Ordem dos Advogados do Brasil requerendo a aplicação de multa estabelecida na decisão de tutela específica (fls. 3.514/3.522).

A ANAC informa, às fls. 3.538/3.556, o protocolo do agravo de instrumento n 2009.03.00.003123-0, no qual houve o indeferimento de efeito suspensivo (fls. 3.575/3.577). Às fls. 3.558/3.573 as autoras insistem no prosseguimento do feito e reiteram todas as suas manifestações nos autos. Conforme fls. 3.579/3.592 foi juntada de documentação e disco de dados pela ANAC, fornecida por sua Superintendência de Serviços Aéreos.

Em petição juntada às fls. 3.594/3.597 a BRA Transportes Aéreos S/A comunica estar com suas operações suspensas desde novembro de 2007, entendendo não estar sujeita aos ditames da medida liminar. GOL Transportes Aéreos S/A e VRG Linhas Aéreas S/A pleiteiam o indeferimento do pedido da OAB, por entenderem não haver respaldo fático e jurídico (fls. 3.599/3.603). Ocean Air Linhas Aéreas Ltda. também requereu o afastamento das penalidades, tendo em vista que tomou todas as providências necessárias em relação ao único vôo que apresentou atraso (fls. 3.605/3.624).

A Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO apresentou petição acompanhada de relatórios de vôos em disco de dados, conforme fls. 3.626/3.627.

Manifestação da TAM Linhas Aéreas S/A às fls. 3.629/3.637 sobre o despacho de fls. 3.524, explicitando procedimentos realizados e requerendo prazo para apresentar informações.

Os embargos de declaração da OAB-SP (fls. 3.433/3.436) foram acolhidos e foi designada audiência de tentativa de conciliação em decisão que consta às fls. 3.638/3.639:"Estabelece a Constituição Federal que os serviços públicos devem ser regidos pelo princípio da eficiência (art. 37). E, também, que a lei protegerá o consumidor (art. 5º, XXXII). Ora, qualquer lei que tolere o descumprimento dos horários contratados pela Companhia Aérea fere direitos do consumidor e afronta o princípio constitucional da eficiência. Logo, o horário contratado deve ser cumprido com rigor, sob pena de afronta à Constituição Federal, intolerável qualquer atraso.Noutro giro, a decisão voltada para entidades que atuam além do território desta jurisdição, cujos serviços têm horários coordenados com os aqui prestados, deverá ser cumprida em amplo e reflexo espectro, sob pena de esvaziar-se. Inconcebível que os horários sejam observados em Congonhas e não, por exemplo, em Guarulhos, ou Campinas, em função de o território pertencer a outros Juízos. Invoca-se as regras de competência territorial que cabem ser estendidas na efetiva prestação jurisdicional, consoante o disposto no artigo 102 do Código de Processo Civil.Em cumprimento do ordenamento jurídico vigente as entidades públicas devem responder à ação sob a responsabilidade objetiva prevista no art. 37, 6º, da Constituição Federal e art. 43 do Código Civil, não podendo ser esquecido que os seus dirigentes têm o dever de cumprir de pronto as determinações judiciais sob as penas do art. 11, II, da Lei n 8.429, de 02.06.1992 (Improbidade Administrativa).Para os fins acima, os embargos de declaração de fls. 3433/3436 ficam acolhidos.Por oportuno, designo audiência de tentativa de conciliação, nos termos do artigo 331, do C.P.C., para o dia 15 de abril de 2009, às 15:00 horas.Por economia processual e, em não havendo possibilidade de acordo entre as partes, em seguida será realizada audiência de instrução e julgamento, ficando deferidas as provas documentais e orais, desde que tempestivamente requeridas, na forma do art. 407 do CPC, sob pena de preclusão."

Petição encaminhando cópia de aditamento ao agravo de instrumento n 2009.03.00.002566-6 interposto por GOL Transportes Aéreos S/A e

VRG Linhas Aéreas S/A às fls. 3.658/3.671. Consoante fls. 3.678/3.721 foi informada a interposição de agravo de instrumento n 2009.03.00.008684-9 pela TAM Linhas Aéreas S/A.

Em decisão cuja cópia se encontra juntada às fls. 3.775/3.777 foi indeferido o efeito suspensivo requerido no referido recurso. Novo relatório e disco de dados contendo informações sobre os atrasos no período do carnaval de 2.009, juntado pela ANAC às fls. 3.722/3.727, assim como comunicação de interposição de agravo de instrumento, autuado sob o n 2009.03.00.008686-2, contra a decisão de fls. 3.638/3.639 (v. fls. 3.734/3.763).

Nesses autos foi deferido efeito suspensivo para suspender a incidência da multa aplicada até a realização da audiência designada (fls. 3.778/3.779).

Foram apresentados o rol de testemunhas para produção de prova oral pela Gol Transportes Aéreos S/A e VRG Linhas Aéreas S/A às fls. 3.766/3.767 e pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO, às fls. 3.773. Em audiência a conciliação restou rejeitada (fls. 3.787/3.835), tendo a PROCON/SP, IDEC, ANAC e OAB/SP requerido a suspensão da audiência pública e do processo, o que foi indeferido. Foram homologadas as desistências da oitiva das testemunhas arroladas, à exceção de Débora Alves de Souza (ouvida às fls. 3.791/3.793), deferida a juntada de relatório e documentos pela ANAC e determinado o encerramento da instrução, com designação de data para entrega de memoriais e posterior vista ao MPF. Em petição juntada às fls. 3.837/3.854 Gol Transportes Aéreos S/A requereu sua exclusão da lide, nos termos dos artigos 1.116 do Código Civil e 226 da Lei das Sociedades Anônimas, tendo em vista a sua sucessão pela VRG Linhas Aéreas S/A. Manifestação da PROCON/SP, IDEC, ADECON e MDC sobre o despacho proferido na audiência de fls. 3.787/3.835 e sobre os documentos juntados pela ANAC às fls. 3.857/3.858A Ordem dos Advogados do Brasil - Seção de São Paulo, por sua Comissão de Defesa do Consumidor apresentou alegações finais às fls. 3.860/3.862; a União Federal às fls. 3.863/3.932; Ocean Air Linhas Aéreas Ltda às fls. 3.964/3.972; VRG Linhas Aéreas S/A às fls. 3.973/3.989; PROCON/SP, IDEC, ADECON e MDC às fls. 3.990/4.007; TAM Linhas Aéreas S/A às fls. 4.008/4.028; Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária - INFRAERO às fls. 4.029/4.030 e; Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC às fls. 4.031/4.088. Foi certificado o decurso do correspondente prazo para Pantanal Linhas Aéreas Matogrossenses S/A e Total Linhas Aéreas

S/A.Parecer do Ministério Público Federal às fls. 3.934/3.961, opinando pela procedência da demanda. Às fls. 4.092 foi determinada a exclusão de Gol Transportes Aéreos S/A dos registros processuais, por ter sido incorporada por VRG Linhas Aéreas S/A, o que também foi posteriormente requerido às fls. 4.218/4.243. Nos termos do artigo 397, a ré ANAC juntou aos autos diversos novos documentos (relatório de acompanhamento de movimento de aeroportos - Guarulhos; nota técnica, relatório e voto a respeito de proposta de resolução sobre as condições gerais de transporte, atrasos e cancelamento de vôos, preterição de passageiros e assistência material; ofício do MPF do Rio Grande do Sul informando sobre a existência de ação ajuizada pela OAB/RS sobre questões relativas ao chamado "apagão" aéreo e respectivo parecer exarado e; Resolução ANAC nº 141/10, além de seu cronograma de implantação (fls. 4.102/4.210).

Ante os fatos novos, foi aberta vista dos autos às demais partes, consoante o disposto no artigo 398 do Código de Processo Civil (fls. 4.217).

A PROCON/SP e o IDEC manifestaram-se os documentos novos às fls. 4.251/4.300. VRG Linhas Aéreas S/A informou não ter interesse em se manifestar (fls. 4.250 e 4.301).

Às fls. 4.305/4.307 BRA Transportes Aéreos S/A alegou que a demanda teria perdido o seu objeto em face da empresa, vez que ela não estaria mais explorando vôos comerciais regulares desde novembro de 2007 e a autorização para vôos na modalidade charter teria expirado em 16.06.10, salientando que os documentos juntados pela ANAC, às fls. 4.102/4.210 não fizeram referência à empresa.

A OAB/SP requereu sanções à empresa Gol S/A (sic), noticiando o descumprimento da ordem liminar (fls. 4.310/4.313). Sobre esta petição foi proferida decisão às fls. 4.314 ratificando a obrigatoriedade de cumprimento das medidas concedidas liminarmente e determinando a sua observância pela VRG Linhas Aéreas S/A, incorporadora da empresa Gol Transportes Aéreos S/A, sob pena de multa diária. Esta, às fls. 4.347/4.397, manifestou-se juntando documentos no sentido de demonstrar que não estaria descumprindo as ordens judiciais. Às fls. 4.398/4.401 a PROCON/SP informou que a empresa Gol não teria prestado assistência material aos passageiros submetidos a atrasos e cancelamentos em quatro eventos, requerendo a penalização desta em R\$ 200 mil reais. Em

decisão proferida às fls. 4.411/4.413, nos termos do artigo 109 da Constituição Federal e 93, II, do Código de Defesa do Consumidor, foi determinada a remessa dos autos à Justiça Federal de 1ª Instância do Distrito Federal, declarando-se a incompetência absoluta do Juízo. Em face desta foram apresentados embargos de declaração pela ANAC, requerendo a declaração de nulidade de todos os atos praticados até deliberação ulterior do juízo competente (fls. 4.447/4.449). Foram interpostos, por TAM Linhas Aéreas S/A e VRG Linhas Aéreas S/A, agravos de instrumento registrados respectivamente sob os nºs 0036282-66.2010.403.0000 e 0037147-89.2010.403.0000 (fls. 4.450/4.469 e 4.470/4.488). Nos autos de nº 0036282-66.2010.403.0000, em sede liminar foi obstada a remessa dos autos ao Distrito Federal, mantendo-se a competência originária (fls. 4.489/4.492).

Os embargos de declaração da ANAC, em virtude do decidido no referido agravo de instrumento, não foram conhecidos (fls. 4.493). No agravo nº 0037147-89.2010.403.0000 foi proferida decisão liminar no mesmo sentido da que suspendeu a declaração de incompetência (fls. 4.494/4.501).

Às fls. 4.502/4.507 e 4.514 foram juntadas aos autos comunicações de julgamento de agravos, informando que foi: a) dado provimento aos de nºs 2007.03.00.085418-2, 2009.03.00.002566-6, 2009.03.00.008684-9 e 2010.03.00.036282-0; b) dado parcial provimento ao de nº 2009.03.00.003123-0 e; c) negado provimento àqueles registrados sob os nºs 2007.03.00.086146-0 e 2007.03.00.085606-3. Em petição juntada às fls. 4.515/4.520 TAM Linhas Aéreas S/A requereu a extinção do processo, sem julgamento do mérito, por perda superveniente do interesse de agir. Aduziu que os deveres de informação e prestação de assistência material já foram objeto de regulamentação administrativa pela ANAC, com a edição da Resolução nº 141/10.

Às fls. 4.525/4.526 VRG Linhas Aéreas S/A manifestou-se no mesmo sentido. Refutando este entendimento, FUNDAÇÃO DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR - PROCON/SP e INSTITUTO BRASILEIRO DE DEFESA DO CONSUMIDOR - IDEC às fls. 4.527/4.531 ratificaram a necessidade de procedência integral da ação, sob o entendimento de que a regulamentação somente teria ocorrido em virtude da antecipação de tutela concedida nestes autos. União e MPF declararam-se cientes do processado (fls. 4.532 e 4.533, respectivamente), sendo que este também considerou ter havido

parcial perda de objeto da ação com a edição de Resolução nº 141/10, requerendo a intimação dos autores para delimitar o objeto da demanda, o que foi deferido por despacho (fls. 4.534). Às fls. 4.546/4.548 a PROCON/SP reconheceu que os pedidos de assistência material e informativa já estariam superados, contudo reiterando a necessidade de prosseguimento da ação em relação ao reconhecimento da prevalência do Código de Defesa do Consumidor sobre as demais normas que tratam da questão, inclusive o Código Brasileiro de Aeronáutica e tratados internacionais, à condenação solidária dos réus ao pagamento de indenização integral aos passageiros submetidos a atrasos e cancelamento de vôos e a condenação das rés nas verbas sucumbenciais, considerando o fato da edição da regulamentação ter ocorrido em virtude do processo.

O MPF, por sua vez, afirmou sua concordância com a referida manifestação (fls. 4.556/4.561). Em despacho proferido às fls. 4.583 foi indeferido o requerimento de exclusão do polo passivo formulado por Total Linhas Aéreas S/A às fls. 4.582. Às fls. 4.598/4.783 o IDEC e a PROCON/SP apresentaram petição informando sobre a situação dos aeroportos, juntando notícias jornalísticas e outros documentos, reiterando o interesse na procedência da ação. Em face desta manifestaram-se VRG Linhas Aéreas S/A e TAM Linhas Aéreas S/A, impugnando seu teor (fls. 4.788/4.790 e 4.791/4.795, reiterada às fls. 4.838/4.853).

Às fls. 4.785 foi juntada cópia de decisão proferida nos autos do agravo de instrumento nº 0008686-44.2009.403.000 negando seu seguimento em virtude do julgamento do agravo nº 2009.03.00.003123-0. Embargos rejeitados às fls. 4.796/4.797 e negado provimento ao agravo legal às fls. 4.799. Em cota às fls. 4.800 a União Federal deu-se por ciente do processado. A ANAC, por sua vez, além de impugnar as alegações dos autores, defendeu a ocorrência de perda de objeto no que se refere aos deveres de informação e assistência material bem como da sua ilegitimidade passiva no que se refere ao pleito indenizatório (fls. 4.803/4.819).

A Infraero alegou ter tomados providências que teriam contribuído para a redução dos problemas e que não seria cabível lhe imputar os pleitos dos autores (fls. 4.827/4.828).

Conforme petição juntada às fls. 4.831/4.836, Total Linhas Aéreas S/A afirmou que os documentos juntados às fls. 4.607/4.783 não fariam referência a ela, requerendo a extinção do processo nos

termos do artigo 267, VI, do CPC, em virtude de ter cedido, desde 2008, seus ativos e operações de transporte aéreo de passageiros à empresa Trip Linhas Aéreas S/A. Às fls. 4.867/4.868 a União Federal ratificou os termos de suas alegações finais juntadas às fls. 3.863/3.932, requerendo a extinção do processo sem julgamento do mérito, por perda de interesse processual ou, ainda, a sua exclusão do polo passivo da ação, e, não sendo o caso, o reconhecimento da improcedência do pedido. Por fim, às fls. 4.871/4.872 o Ministério Público Federal declarou-se ciente da petição e documentação juntada às fls. 4.607/4.783, concordando com seus termos, reiterando o teor dos pareceres de fls. 3.934/3.961 e 4.556/4.561.

É O RELATÓRIO.

DECIDO.

Manifesta a legitimidade ativa de todos os autores, tendo em vista que a PROCON/SP tem poderes para propor ações coletivas destinadas à tutela de interesses consumidores, nos termos dos arts. 81 e 82, III, do Código de Defesa do Consumidor, por ser ente da Administração Pública Indireta que se destina a esse fim (Lei Estadual de São Paulo nº 9.192/95). O IDEC, a ADECON/PE e o MDC-MG têm poderes para propor ações coletivas destinadas à tutela de interesses difusos, coletivos e individuais homogêneos dos consumidores, nos termos dos arts. 81 e 82, IV, do Código de Defesa do Consumidor, por serem associações constituídas há pelo menos um ano com fim institucional de defesa dos consumidores, previsto em seus estatutos, sendo conveniente ressaltar que não é necessária autorização assemblear para esse fim (L. 8.078/90, art. 82, IV). A OAB/SP, por sua vez, também possui legitimidade, mormente considerando-se a grave crise aérea existente à época da propositura da ação, nos termos do artigo 5º, IV da Lei nº 7.347/85, do artigo 44 da Lei nº 8.906/94 e do despacho de fls. 2.848. A União Federal possui legitimidade passiva ante os expressos termos da Constituição Federal, que, em seu artigo 21, XII, letra "c", atribuem a ela a competência para explorar a navegação aérea e a infra-estrutura aeroportuária (v. L. 7.565/86, art. 25 e ss.), sem mencionar a vinculação expressa da ANAC para com o Ministério da Defesa (L. 11.182/05, art. 1º). O seu Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) cuida do gerenciamento do tráfego aéreo (inclusive CINDACTAs) bem como a logística de implantação da infra-estrutura e manutenção de auxílios à navegação aérea, aproximação e pouso. Além disso, a União é obrigada a atuar nos processos em que a

Infraero figura, consoante o disposto no artigo 10 da Lei 5.862/72. Esta última, como empresa pública, exerce a administração das áreas aeroportuárias em que ocorreu a crise sistêmica do transporte aéreo de passageiros, possuindo, portanto, legitimidade passiva "ad causam" para responder solidariamente aos termos da ação. Da mesma forma, a Agência Nacional de Aviação Civil também deve compor o polo passivo uma vez que é a responsável legal por regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária (L. 11.182/05, art. 2º).

No que se refere às empresas de transporte aéreo de passageiros, como o escopo do processo é zelar pelo respeito ao consumidor, não a solução aos atrasos por vezes ocorridos por motivos de força maior ou casos fortuitos, sem dúvida que possuem legitimidade para figurar como réis. De fato, estas é que têm a maior responsabilidade na prestação de informações e assistência aos passageiros, posto que são seus consumidores, cujos direitos lesados estão sendo defendidos pelos autores nesta ação. No mais, considerando os fatos relatados na ação, não há nenhuma empresa que possa ser reconhecida como isenta de culpa nesse sentido.

No mais, especificamente em relação à Total Linhas Aéreas S/A, também é indiscutível sua legitimidade passiva, conforme expresso às fls. 4.583, considerando que a ação alcança também as operações realizadas fora do Estado de São Paulo e que a alienação à Trip Linhas Aéreas S/A se deu em momento posterior ao início da crise do transporte aéreo, logo não podendo ser afastada sua responsabilidade.

A Constituição Federal em seu artigo 37, 6º, instituiu a responsabilidade objetiva das pessoas jurídicas de serviço público e das pessoas de direito privado prestadoras de serviços públicos, isto é, independentemente de culpa, tão só pela ocorrência de evento danoso com relação de causa e efeito. Em seu artigo 14, o Código de Defesa do Consumidor segue a mesma linha, no que se refere aos fornecedores de serviços. Todas as réis são integrantes do sistema-serviço de transporte aéreo de passageiros (UF, ANAC, INFRAERO e empresas privadas) e, no âmbito de seus deveres e responsabilidades, causaram danos aos passageiros, por ação ou omissão.

Os entes públicos são responsáveis em virtude da falta de organização, gerenciamento, administração e fiscalização em nível

satisfatório do transporte aéreo e respectiva infra-estrutura aeroportuária, proporcionando condições técnicas para que o serviço possa ser prestado de maneira ordenada e eficiente. As empresas que operam linhas aéreas também o são em virtude de terem desrespeitado a incumbência de realizar o transporte com respeito ao consumidor, qualidade, obediência a horário e itinerário contratados.

Descabida a alegada impossibilidade jurídica do pedido, sob o fundamento de que se estaria pleiteando na ação uma invasão pelo Judiciário em competência alheia, do Executivo. Sem deixar de mencionar o princípio da inafastabilidade da jurisdição, há que se ressaltar que a Administração nitidamente está falhando em suas funções, devendo ser determinada a tomada de medidas por esta, para que desempenhe regularmente suas funções, sem deixar de penalizá-la por danos que tenha causado. Deve ser rejeitada, ainda, a alegação de ausência de documentos essenciais à propositura da ação, posto que esta se encontra fartamente documentada, estando nela comprovada a legitimidade e responsabilidade das partes e, principalmente, a ocorrência dos fatos relatados, que diante da expressiva quantidade de ocorrências, de forma concentrada, tornaram-se notoriamente conhecidos como crise do "apagão aéreo" (v.g. notícias veiculadas na mídia impressa e eletrônica às fls. 162/261).

Demais disso, diversos outros documentos foram juntados ao longo do processo ratificando a existência da crise sistêmica, as lesões aos consumidores e a responsabilidade das rés. Sendo assim, considero presentes estão as condições da ação, sendo claro o interesse de agir que se resume na necessidade, adequação e utilidade do provimento jurisdicional invocado. As partes apresentam-se bem representadas, estando presentes os pressupostos de constituição e desenvolvimento válido e regular da relação processual. Verifico, ainda, que o feito foi processado com observância do contraditório e ampla defesa, inexistindo situação que possa ensejar prejuízos aos princípios do devido processo legal. Diante disso, passo ao mérito.

O Código de Defesa do Consumidor é plenamente aplicável ao transporte aéreo nacional. No que tange à prestação de informações e assistência aos passageiros, não há razão para que o transporte aéreo seja tratado de forma diversa dos outros tipos de transporte, muito menos que esta diferenciação acarrete em maior benefício ao transportador aéreo em detrimento do passageiro desse serviço do que ocorre com os passageiros que viajam por outros meios, sob

pena de ser violado o princípio da igualdade. Considerando que à prestação de serviços do transporte terrestre se aplica o Código de Defesa do Consumidor, que razão há para que no transporte aéreo isto não ocorra? No mais das vezes, inclusive, a vulnerabilidade do passageiro aéreo é maior do que a daquele que se utiliza desse outro meio, sendo muito maior a necessidade de uma legislação que conceda a proteção necessária. Em regra as passagens aéreas são mais caras, as empresas prestadoras detém um porte financeiro maior do que as terrestres e os passageiros ficam às ordens das companhias quando estão na aeronave, mesmo que parada num pátio, aguardando por longos períodos a decolagem ou quando estão em áreas destinadas aos passageiros de viagens em escala. Isto sem mencionar as bagagens que ficam sob a posse das companhias, com o risco de furtos, extravios, entre outros.

Tudo isso demonstra a maior vulnerabilidade do passageiro aéreo e a maior necessidade de uma lei consumerista que proteja essas relações. Tanto o Código Brasileiro de Aeronáutica quanto o Código de Defesa do Consumidor são leis especiais. Sendo especial, o CDC prevalece sobre as disposições genéricas do Código Civil por acaso menos favoráveis ao consumidor.

O mesmo pode se dizer da Convenção de Varsóvia, que na ordem interna vige como lei ordinária.

Confira-se a jurisprudência:

"RESP - RECURSO ESPECIAL - 257833Relator(a) WALDEMAR ZVEITERSigla do órgão STJ Órgão julgador TERCEIRA TURMAFonte DJ DATA:05/02/2001EmentaRESPONSABILIDADE CIVIL - EXTRAVIO DE MERCADORIA - TRANSPORTE AÉREO - APLICAÇÃO DOS PRINCÍPIOS INSCULPIDOS PELO CDC - REPARAÇÃO INTEGRAL DOS DANOS CAUSADOS. I - Os limites indenizatórios constantes da Convenção de Varsóvia não se aplicam à relações jurídicas de consumo, uma vez que, nas hipóteses como a dos autos, deverá haver, necessariamente, a reparação integral dos prejuízos sofridos. II - Recurso Especial conhecido e provido."

"AGARESP - AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL - 84013Relator(a) ANTONIO CARLOS FERREIRA Sigla do órgão STJ Órgão julgador QUARTA TURMAFonte DJE DATA:19/03/2013EmentaPROCESSUAL CIVIL. AGRAVO REGIMENTAL NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. INEXISTÊNCIA DE VÍCIOS NO

ACÓRDÃO RECORRIDO. REVISÃO DO CONJUNTO FÁTICO-PROBATÓRIO DOS AUTOS. INADMISSIBILIDADE. SÚMULA N. 7/STJ. INAPLICABILIDADE DA INDENIZAÇÃO TARIFADA PREVISTA NO CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA E NA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. DECISÃO MANTIDA. 1. O julgador não está obrigado a analisar todos os argumentos invocados pela parte quando tenha encontrado fundamentação suficiente para dirimir a controvérsia, não ocorrendo, assim, afronta ao art. 535 do CPC. 2. O recurso especial interposto para desconstituir os pressupostos fáticos adotados pelo acórdão recorrido encontra óbice na Súmula n. 7 desta Corte. 3. Desde o advento do Código do Consumidor, a jurisprudência desta Corte é uníssona no sentido de ser inaplicável a indenização tarifada prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica e na Convenção de Varsóvia em caso de responsabilidade do transportador aéreo por extravio de carga, sub-rogando-se a seguradora nos direitos do segurado. 4. Agravo regimental desprovido."

"RESP - RECURSO ESPECIAL - 65837Relator(a) ALDIR PASSARINHO JUNIORSigla do órgão STJ Órgão julgador QUARTA TURMAFonte DJ DATA:03/09/2001EmentaRESPONSABILIDADE CIVIL. AÇÃO REGRESSIVA. TRANSPORTE AÉREO. EXTRAVIO DE MERCADORIA. INAPLICABILIDADE DA CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. INDENIZAÇÃO AMPLA. ORIENTAÇÃO MAJORITÁRIA DA SEGUNDA SEÇÃO. VOTOS VENCIDOS. RECURSO DESPROVIDO. I - Nos termos da jurisprudência majoritária da Segunda Seção, a indenização decorrente do extravio ou danos à bagagem ou mercadoria deve ser ampla, não se limitando aos valores estabelecidos em legislações específicas. II - Mesmo nos eventos ocorridos anteriormente à vigência do Código de Defesa do Consumidor, a indenização deve ser ampla, aplicando-se as normas que regulam a responsabilidade civil(art. 159 do Código Civil), uma vez ausentes pressupostos que justifiquem a limitação da indenização."

"RESP - RECURSO ESPECIAL - 258132Relator(a) BARROS MONTEIROSigla do órgão STJ Órgão julgador QUARTA TURMAFonte DJ DATA:19/03/2001 EmentaRESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE AÉREO. EXTRAVIO DE BAGAGEM. INDENIZAÇÃO TARIFADA. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. - Em caso de pretensão à reparação de danos, o lapso decadencial é de cinco anos (art. 27 da Lei nº 8.078, de 11.09.90). - Tratando-se de relação de consumo, prevalecem as disposições do Código de Defesa do Consumidor em relação à Convenção de

Varsóvia. Derrogação dos preceitos desta que estabelecem a limitação da responsabilidade das empresas de transporte aéreo. Recurso especial não conhecido""RESP - RECURSO ESPECIAL - 76855Relator(a) ARI PARGENDLERSigla do órgão STJ Órgão julgador TERCEIRA TURMAFonte DJ DATA:18/12/2000EmentaTRANSPORTE AÉREO. EXTRAVIO DE MERCADORIAS. A indenização pelo extravio de mercadorias no transporte aéreo já não é mais limitada após o Código do Consumidor. Recurso especial não conhecido."

Transcrevo excertos do r. decisum proferido nos autos do Agravo de Instrumento nº 0085418-37.2007.403.0000, relatora Desembargadora Federal Consuelo Yoshida:

"AI - AGRAVO DE INSTRUMENTO - 308731Relator(a) DESEMBARGADORA FEDERAL CONSUELO YOSHIDASigla do órgão TRF3 Órgão julgador SEXTA TURMAFonte e-DJF3 Judicial 1 DATA:12/01/2011 PÁGINA: 118 EmentaAGRAVO DE INSTRUMENTO. ADMINISTRATIVO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. APAGÃO AÉREO. MEDIDAS ASSISTENCIAIS E INFORMAÇÕES AOS USUÁRIOS DE AEROPORTOS. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO PREJUDICADOS. (...)7. Fixadas as diretrizes para a elaboração e distribuição, pela ANAC, da cartilha informativa dos direitos dos usuários e procedimento para as reclamações, estabelecendo-se como diretriz e ponto fulcral, a menção expressa, na cartilha, da aplicação também do Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90), reconhecida amplamente pela jurisprudência. E que o usuário pode exigir o que lhe é assegurado, sem qualquer controvérsia, pela IAC nº 2203/99, cabendo-lhe comunicar à ANAC, para as atuações necessárias, em caso de descumprimento dessas normas, e que o Código de Defesa do Consumidor lhe garante postular perante os órgãos do consumidor, Juizados Especiais e demais instâncias judiciais a proteção mais ampla dos seus direitos. 8. Divulgação, pela ANAC, da Cartilha "Verão no Ar - 2008", "resultado do esforço comum de todos os órgãos, instituições e empresas que participaram das reuniões realizadas no decorrer da instrução do Agravo de Instrumento nº 2007.03.00.085418-2" e elaborada com base nas "normas que regem a Aviação Civil Brasileira, em especial, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, a Portaria nº 676/GC-5, de 13 de novembro de 2000, que regula as Condições Gerais de Transporte para os vôos domésticos, a Convenção de Montreal, cujo texto prevê as regras para os vôos

internacionais, sempre respeitadas as diretrizes do Código Civil e do Código de Defesa do Consumidor".

9. Edição pela ANAC, após discussões e deliberações em audiências e consultas públicas, da Resolução n.º 141, de 09/03/2010, que dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte aplicáveis aos atrasos, cancelamentos e hipóteses de preterição de passageiros. 10. Não é caso de prevalecerem as determinações das decisões anteriormente prolatadas nos autos originários e objeto de impugnação através dos AI n.ºs 2009.03.00.003123-0, 2009.03.00.002566-6 e 2009.03.00.008684-9, julgados também nesta mesma sessão de julgamento. Situações em que é difícil ou mesmo impossível às empresas aéreas informarem com a antecedência mínima de duas horas do embarque previsto, eventuais atrasos e cancelamentos de vôos, sob pena de multa diária. As empresas estão obrigadas ao cumprimento das disposições da IAC (Instrução de Aviação Civil) n.º 2203/99, que regulamenta a matéria, exigindo o Código de Defesa do Consumidor o dever de prestar informação adequada e oportuna. A aplicação, de ofício, de multas pela ANAC, em valores diferenciados a depender das circunstâncias concretas, é a medida mais apropriada. 11. Com relação aos deveres de prestação material devem ser observadas as disposições da superveniente Resolução n.º 141/2010 da ANAC, a partir de sua entrada em vigor, com aplicação de multas pela ANAC, em valores diferenciados, conforme a situação fática apresentada. 12. Incabível a aplicação de multa diária à ANAC em caso de omissão no cumprimento do mister fiscalizatório, incidindo, se for o caso, a responsabilidade objetiva prevista no art. 37, 6º, da CF e art. 43 do CC, incidindo as penas do art. 11, II, da Lei n.º 8.429/92 (Improbidade Administrativa), como já reconhecido nos autos originários. 13. Para facilitar e agilizar a tramitação dos pedidos de indenização aos usuários nos casos e situações previstos nas normas em vigor, foram implantados os Juizados Especiais nos principais aeroportos brasileiros. 14. Como noticiado pelos meios de comunicação, ainda são recorrentes, com maior ou menor gravidade, e duração e extensão variáveis, os períodos de crise aérea, atribuída a fatores isolados ou a um conjunto de elementos, inclusive estruturais, incumbindo à ANAC, sempre que cabível, a aplicação de multas às empresas aéreas e/ou demais responsáveis, observando-se os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade. 15. Agravo de instrumento provido e prejudicados os embargos de declaração da corré GOL Linhas Aéreas."Em relação à prestação de assistência material e informativa cabe dizer que a matéria já foi objeto de

regulamentação administrativa, estando o pedido prejudicado nesta parte, nos termos do art. 462 do Código de Processo Civil, circunstância que é reconhecida tanto pela parte autora quanto pelo Ministério Público Federal. Em acréscimo, é de rigor reconhecer o direito à concretização do método de hermenêutica conhecido como "diálogo das fontes", ou seja, a aplicação da lei que se apresentar como a mais favorável ao consumidor. Colhe-se, nesse aspecto, a lição de CLAUDIA LIMA MARQUES, "Contratos no Código de Defesa do Consumidor", 6ª edição, RT/SP, pag.727/729:"Como já escrevi, a recepção pelas Cortes brasileiras do método do diálogo das fontes é muito expressiva. Foi o Supremo Tribunal Federal, na famosa ADIn dos Bancos, ADIn 2.591, o Primeiro Tribunal Superior a aceitar o diálogo das fontes em 2006. A expressão "diálogo das fontes", aceita também pelo STJ (REsp 1.037.759/RJ), é hoje utilizada fortemente pelos Tribunais estaduais e nos Juizados Especiais para indicar a aplicação simultânea do CDC com mais de uma lei geral ou especial, de forma ordenada e coerente com o valor constitucional de proteção ao consumidor, em casos de compra e venda de imóveis (TJRN, ApCiv 2009.010644-0), de alienação fiduciária (TJSC, ApCiv 2008.079519-6), de empreitada (TJSP, Ap-Rev.2810834/3), de vícios de desconformidade entre projeto informado e construção (TJSP, ApCiv 4071574/8), de planos de saúde envolvendo idosos (TJMG, ApCiv. 1.01450846280-3) e de prazo prescricional mais favorável ao consumidor em danos morais e materiais (TJPR, AgIn 0436009-4) e prazo prescricional mais favorável em planos de saúde (TJRS, ApCiv 70025426735). Também no JEC, em casos difíceis como de confissão de dívida eivada de abusividade consolidada por carta de crédito nula (TJSP, Ap-Rev.2932274/4), de elisão da devolução em dobro pelo banco que desiste da ação antes da citação (TJDF, Rec.20008011003076-8), de concretização da cláusula geral de boa-fé para estabelecer juros usuários e revisão por onerosidade excessiva (TJBA, Rec.12893-7/2006), de nulidade de cláusula de barreira de aumento de 100% para idosos em planos de saúde logo antes de poder se beneficiar do Estatuto do Idoso (TJRS, Rec.Inominado 71000539718).O método do diálogo das fontes é muito útil nos dias de hoje, de grande pluralismo de fontes e de incertezas em matéria de teoria geral do direito: assegura uma aplicação do conjunto de fontes a favor do consumidor. O diálogo das fontes pode ser usado em várias áreas e disciplinas jurídicas, onde os direitos fundamentais e os valores constitucionais iluminarem a aplicação - simultânea e coerente - de várias fontes. O domínio do

método do dialogo das fontes ajuda na escolha das leis a aplicar, na sua ordem e na interpretação delas "conforme a Constituição". Evita, assim, a necessidade de um exame concreto da inconstitucionalidade de algumas das normas, pois a aplicação conjunta e coordenada das fontes tem como consequência a inexistência de lacunas, onde o direito do consumidor pode ser complementado por outras leis e princípios, sempre a favor do sujeito tutelado no art. 5º, XXXII, da CF/1988, o consumidor. Em relações de consumo, o diálogo das fontes permite assegurar à pessoa humana, consumidora e leiga, uma tutela especial e digna, conforme aos valores e aos princípios constitucionais de proteção especial. E renovar mesmo a aplicação do próprio sistema constitucional, com a prevalência dos tratados internacionais de direitos humanos (como o Pacto de San Jose da Costa Rica, Dec 678, de 06.11.1992), considerados supralegais, e o direito brasileiro, para impedir a prisão por dívida do depositário infiel, consumidor (RE 466.346/SP, rel. Gilmar Mendes, j. 03.12.2008), concretizando o principio pro homine, tão belamente defendido por Antonio Cançado Trindade no Brasil e no mundo. Neste sentido, a Súmula Vinculante 25 do STF: É ilícita a prisão civil do depositário infiel, qualquer que seja a modalidade do depósito. Realmente, o e. Supremo Tribunal Federal, os Tribunais Estaduais, os juízes de primeira instância e os JEC consolidaram o uso do método do dialogo das fontes como caminho para - em casos difíceis - assegurar a prevalência do principio pro homine e desta eficácia horizontal dos direitos fundamentais por aplicação do CDC. Se inicialmente o e. Superior Tribunal de Justiça se mostrava resistente à ideia de convivência de fontes como eficácia da proteção constitucional especial aos consumidores, como se observa nos votos vencidos que usaram a expressão em matéria de serviços públicos (REsp 911.802, Min. Herman Benjamin) e de uso do prazo prescricional geral se mais favorável ao consumidor (REsp 782.733, Min. Nancy Andrighi), note-se que a ideia de um dialogo de aplicação simultânea do CDC, do CC e de leis especiais para realizar de forma mais eficaz a proteção do consumidor foi recebida nas decisões mais recentes do e. STJ, em matéria de leasing (REsp 1.060.515/DF), SFH (REsp 969.129/MG), transporte (REsp 821.935/SE), seguros (REsp 403.155/SP), crianças (REsp 1.037.759/RJ), idosos (REsp 1.057.274/RS), bancos (REsp 347.752/SP) e serviços públicos (REsp 1.037.759/RJ) e a expressão dialogo das fontes já consta de algumas de suas ementas (veja REsp 1.037.759/RJ e REsp 1.060.515/DF).

Método é o caminho. O método do dialogo das fontes é uma generosa luz que ilumina nosso olhar, que nos guia para o caminho justo a seguir. O método do dialogo das fontes esclarece a lógica de tutela e proteção especial ao sujeito consumidor do CDC, possibilita uma visão unitária e coerente do direito privado, conforme à Constituição, e eleva a visão do interprete para o telos do conjunto sistemático de normas. Nesse sentido, alerte-se que o método não deve ser usado para retirar direitos do consumidor: o diálogo só pode ser usado a favor do sujeito vulnerável, ou se transformará em analogia in pejus.

A luz que ilumina o diálogo das fontes em direito privado é (e deve ser) sempre constitucional, valores dados e não escolhidos pelo aplicador da lei - daí por que o resultado do diálogo das fontes só pode ser a favor do valor constitucional de proteção dos consumidores.

Em outras palavras, o di-a-logos já tem a lógica/racionalidade preponderante: é a promoção pelo julgador dos direitos do consumidor, como impõe o art. 5º, XXXII, da CF/1988, incluída nas cláusulas pétreas brasileiras: promover os direitos do consumidor "na forma da lei" mais favorável a este sujeito de direitos vulnerável, promover a manutenção e a efetivação de seus direitos e pretensões, nunca aplicar as duas leis na "forma da lei menos favorável" ao consumidor! A lógica de preponderância da "lei" menos favorável ao consumidor não é di-a-logos, é aplicação apenas da lei menos favorável: é mono-logo (monólogo) da lei especial in pejus. Diálogo das fontes é sempre aplicação harmônica e sistemática das leis especiais e gerais a favor dos direitos fundamentais e dos valores mais elevados, sociais e públicos."

Portanto, determinação nesse sentido, considerando o pleiteado nos autos, deve-se adstringir à prescrever a prevalência, sem exceção, do Código de Defesa do Consumidor, no que se revelar mais favorável às relações entre os usuários do sistema de transporte aéreo e as companhias de transporte aéreo de passageiros, o que neste momento fica imposto nesta sentença.

Qualquer fiscalização, cartilha, norma ou ato administrativo dos réus deve-se submeter a esta ordem. Observados os princípios que regem a Administração, os três entes públicos que integram o polo passivo também devem zelar pela observância e cumprimento da Lei nº 8.078/90. No que diz respeito à condenação individual em danos materiais (despesas, danos emergentes e lucros cessantes) e morais

sofridos pelos consumidores, que sendo notório, indubitavelmente ocorreram, esta não se faz pertinente nestes autos, não só em face de não ter havido ingresso de interessados por meio de edita I, consoante o disposto no artigo 94 da lei de regência, como em razão das situações fáticas pessoais serem distintas umas das outras, demandando dilação probatória pelas vias ordinárias, sem embargo do que já foi decidido pelos Juizados Especiais nos aeroportos, criados justamente para solução de tais ocorrências. De toda forma, mais do que relatado e provado nos autos que de forma geral a má organização, administração, gerenciamento, fiscalização e prestação do serviço de transporte aéreo causaram gravames físicos e psíquicos aos passageiros, inclusive diante do tratamento reiteradamente indigno, como ficar retidos em salas de embarque ou aviões por muito mais tempo do que seria razoável, ou a ter de passar fome ou dormir nos aeroportos à espera de voos cujos bilhetes já tinham sido expedidos, sem o fornecimento de estadia e alimentação adequadas. Durante a crise dos transportes aéreos objeto da presente ação foram registradas reiteradas situações flagrantemente agressivas aos direitos do consumidor.

Por tudo isso se faz necessária a condenação, objetiva e solidária, de todos os réus, inclusive públicos ante os termos do artigo 22 do CDC, pelos danos causados à coletividade, servindo a sua fixação também para desencorajar os réus a reincidir nos fatos indignos à pessoa humana, de todo evitáveis, ao pagamento de dez milhões de reais em favor de fundo destinado à reconstrução dos bens lesados (Lei nº 7.347/85, artigo

13).DISPOSITIVO

Em harmonia com o exposto, confirmando a antecipação de tutela concedida, nos termos do artigo 269, I, do Código de Processo Civil:

a) dou por prejudicada, nos termos do art. 462 do Código de Processo Civil, a necessidade da determinação futura de prestação de assistência material e informativa aos consumidores, por já ser objeto de superveniente regulamentação administrativa;

b) JULGO PARCIALMENTE PROCEDENTE o pedido para condenar os réus, solidária e indistintamente, a conferir prevalência do Código de Defesa do Consumidor, no que se revelar mais favorável aos usuários do sistema de transporte aéreo, devendo qualquer fiscalização, cartilha, norma ou ato emitido ou praticado pelos réus atender a este

postulado. Ficam, ainda, os réus condenados (CDC, art. 22), objetiva e solidariamente, ao pagamento de dez milhões de reais em favor de fundo destinado à reparação dos danos causados à sociedade e coletivamente sofridos (Lei nº 7.347/85, artigo 13).

O valor da condenação será revertido ao fundo destinado à reconstituição dos bens lesados, consoante o disposto no artigo 13 e seguintes da Lei nº 7.347/85, com correção baseada no manual de cálculos da Justiça Federal. Sem honorários, por analogia ao disposto no artigo 18, da Lei nº 7.347/85 e 87 da Lei nº 8.078/90.