



## PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2007

Modifica o parágrafo único do art. 100 e acrescenta alínea ao inc. II do art. 275, ambos da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973, que institui o *Código de Processo Civil*, para estender regra de fixação de competência ao foro do domicílio da vítima de acidente aéreo ou de seu sucessor e prever o rito sumário nas ações de indenização por danos morais e materiais decorrentes desse fato.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O parágrafo único do art. 100 da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 100. ....  
.....  
Parágrafo único. Nas ações de reparação do dano sofrido em razão de delito, de acidente de veículos, inclusive aeronaves, será competente o foro do domicílio do autor ou do local do fato. (NR)”

**Art. 2º** O inc. II do art. 275 da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte alínea “e”, renumerando-se a atual alínea “e” para “f” e as demais sucessivamente:

“Art. 275. ....  
.....  
II - .....  
.....  
e) de ressarcimento por danos morais e materiais causados por acidente aéreo.  
..... (NR)”

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



## JUSTIFICAÇÃO

O Brasil experimentou, em menos de um ano, as duas maiores tragédias da história da aviação civil nacional. A primeira delas ocorreu em 29 de setembro de 2006, envolvendo a colisão no ar entre duas aeronaves e provocando a queda e a destruição total de um Boeing 737 com 154 pessoas, entre tripulantes e passageiros. A segunda, ocorrida em 17 de julho deste ano, envolveu a destruição total de um Airbus A-320, com cerca de 200 pessoas, que colidiu com um prédio após uma mal-sucedida aterrissagem no aeroporto de Congonhas, São Paulo.

Essas tragédias revelaram, de forma explícita e lamentável, o caos aéreo em que o Brasil está mergulhado, descortinando uma falsa aparência de qualidade, controle e eficiência que julgávamos ter no sistema de aviação civil brasileiro. Passado o impacto da primeira dor, instaura-se a crueza de uma realidade invisível, criada por abstrações político-jurídicas idealizadas pela mente humana e que, na prática, revelam-se indigestas neste País: os empecilhos que surgem a cada passo na busca pelo direito de ser reparado de danos através do Poder Judiciário.

Atualmente, um cidadão lesado por uma companhia aérea pode recorrer à Justiça na busca de compensação material ou moral por um prejuízo que lhe foi causado. Contudo, antes mesmo de acionar o Estado, um aspecto processual deve ser ponderado: a competência jurisdicional para o processamento da ação. Assim, deve o autor da ação ou seu representante legal questionar-se: onde ajuizar a ação? No foro do domicílio da companhia aérea ou da vítima? No foro do local do acidente?

A resposta a essas perguntas é, na verdade, relativa. Pelas normas do Código de Processo Civil, a jurisdição civil contenciosa, como é o caso em questão, deve ser sempre prestada pelo juiz competente (art. 86), sendo definida no momento em que a ação é proposta (art. 87). Assim sendo, quando o direito material perseguido versar sobre direito pessoal ou direito real sobre bens móveis, as ações deverão ser propostas, conforme a regra geral, no foro do domicílio do réu – no caso, das companhias aéreas (art. 94). No entanto, o próprio CPC determina que será competente o foro do lugar do fato para a ação de reparação de dano (art. 100, inc. V, al. “b”), salvo nos casos de acidente de veículos, cujos danos poderão ser reparados em ação ajuizada no foro do domicílio do autor ou do local do fato (art. 100, par. único).

É bem verdade que, tratando-se de relação de consumo, como é o caso da maioria dos contratos de transporte aéreo de passageiro, as regras de competência são facilitadoras, pois seguem o disposto no Código de Defesa do Consumidor, o qual, nas ações de responsabilidade civil do fornecedor de produtos e serviços, faculta ao consumidor o ajuizamento no foro do seu domicílio (art. 101, inc. I).



Ocorre que existem formas – não raro, protelatórias – de contestação processual no sentido de afastar a incidência do CDC no caso concreto quando pairar dúvida de que a vítima do acidente não poderia se enquadrar como consumidor. Isso porque, segundo a teoria finalista do direito do consumidor, se a vítima estivesse naquela viagem acidentária “a serviço”, ela não seria a destinatária final do serviço “consumido” e, portanto, o contrato de transporte aéreo não teria gerado uma relação de consumo, mas apenas uma relação jurídica comum, afeta ao direito civil e comercial, entre uma empresa aérea e um profissional em exercício. Tal argumento, por incrível que pareça, é muito comum e encontra respaldo no Poder Judiciário em todo o Brasil.

Um magistrado, convencido de não se tratar de uma relação de consumo, poderá declarar-se incompetente para o processamento do feito, o que somente iria protelar a ação e causar ainda mais sofrimento a vítimas e familiares, a quem caberia, por fim, reapresentar a ação no foro do lugar do fato ou do domicílio do réu, conforme a regra geral.

Todos sabemos que acidentes aéreos são, pela natureza do negócio, interestaduais. Logo, questionamentos jurídicos como esses sempre serão comuns e podem, até mesmo, influenciar no desejo da vítima em não querer processar a companhia aérea, eis que, para isso, teria de se deslocar a outra comarca e até mesmo contratar advogado em outro Estado.

Por isso, propomos uma adequação no CPC, em simetria ao que já ocorre com acidentes de veículos terrestres, de forma a explicitar, no bojo da lei e sem margem a dúvidas, permissão ao autor – seja ele vítima ou seu sucessor – para optar pela competência do foro onde tem domicílio sempre que desejar ingressar com ações reparatórias em caso de acidente aéreo, proporcionando, assim, uma facilitação no acesso à Justiça, nos moldes, inclusive, do que ocorre com o CDC.

De outro lado, também visando facilitar e agilizar a reparação dos danos, entendemos que de nada adianta criar e recriar direitos e deveres às companhias aéreas e aos órgãos governamentais, se, na busca pela reparação desses direitos e obrigações, o processo for lento e infundável. Vale lembrar, inclusive, a eterna lição do mestre Rui Barbosa: “justiça lenta não é justiça, senão injustiça qualificada e manifesta”.

Observamos que a reforma processual advinda da Lei nº 9.245, de 1995, impôs o processamento pelo rito sumário às demandas que versem sobre danos causados em acidente de veículo de via terrestre. A regra processual anterior incluía qualquer espécie de veículo, inclusive o aéreo e o marítimo. Portanto, atualmente, devem ser excluídas do rito sumário as ações de ressarcimento por danos causados em veículos não terrestres acima de 60 salários mínimos. Como normalmente essas demandas envolvem



SENADO FEDERAL  
Gabinete da Senadora **LÚCIA VÂNIA**

grandes valores, pois a vida e a dor humanas são incomensuráveis, a vítima terá, hoje, de contentar-se sempre com o rito ordinário.

Por isso, com vistas a minimizar a dor de familiares e vitimados em acidentes aéreos, quase sempre de grandes proporções, sugerimos a mudança do rito processual de julgamento das ações reparatórias decorrentes desse trágico fato. A partir de nossa proposta, as ações reparatórias, inclusive acima de 60 salários mínimos, correrão sempre pelo rito sumário, se ajuizadas na Justiça Comum ou Federal (nos casos em que a União seja parte no processo), tal qual ocorre com aquelas relativas a ressarcimento por danos causados em acidente de veículo de via terrestre (CPC, art. 275, inc. II, al. “d”).

As vantagens do rito sumário de processamento judicial são muitas e poderão, com certeza, contribuir para uma justa reparação judicial: o encurtamento e a supressão de fases processuais; a realização da audiência conciliatória em 10 dias a partir da citação; agilidade no prazo para defesa do réu, que deve ser apresentada já na audiência de conciliação; dispensa de audiência de instrução, salvo quando houver testemunhas, depoimentos ou perícia e, ainda assim, a ser realizada em até 30 dias; diminuição de incidentes processuais; vedação da intervenção de terceiros; possibilidade de prolação de sentença já durante a audiência ou no prazo de 10 dias a partir de então; etc.

Essas são, a nosso ver, algumas das mudanças no sistema processual vigente que reclamam modificação, a fim de adequar-se à nova realidade social pela qual, lamentavelmente, passamos.

Na certeza da importância da reforma processual que ora normatizamos e de sua utilidade para a sociedade, esperamos contar com o apoio dos nobres Pares para aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões,

Senadora **LÚCIA VÂNIA**