

NOTA TÉCNICA CIJMG N.º 20/2026**GESTÃO DA JUDICIALIZAÇÃO AÉREA NO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE MINAS GERAIS E UTILIZAÇÃO DE INSTRUMENTOS TÉCNICOS PARA A ANÁLISE DAS DEMANDAS (METAR, VRA, ANAC-JUD E INFOVOO)**

Palavras-chave: Judicialização Aérea | Transporte Aéreo | Litigância Abusiva | METAR | VRA | Anac-Jud | Infovoo

OBJETIVO	JUSTIFICATIVA
<p>Esta Nota Técnica, elaborada pelo Centro de Inteligência do Tribunal de Justiça de Minas Gerais (CIJMG), tem como finalidade orientar magistrados quanto à adoção de estratégias de gestão da judicialização aérea, com ênfase no uso de ferramentas técnicas de verificação objetiva (METAR, VRA, Painel Anac-Jud e Infovoo) de modo a aprimorar a análise probatória, enfrentar a litigância abusiva, prevenir decisões conflitantes e racionalizar a prestação jurisdicional em ações envolvendo transporte aéreo.</p>	<p>O levantamento jurimétrico no Judiciário Mineiro (2022-2025) identificou mais de 26 mil processos contra companhias aéreas. Uma amostragem de 6.733 processos revelou um cenário de massificação, caracterizado por: 54% de ações sem tentativa extrajudicial prévia; 90% de processos sem recolhimento inicial de custas; e 40% com desinteresse na conciliação. Soma-se a isso a afetação, pelo STF, do Tema 1417 da Repercussão Geral (ARE 1560244), com suspensão nacional de processos que debatem excludentes de responsabilidade civil no transporte aéreo, o que evidencia a necessidade imperiosa de padronização interpretativa e qualificação probatória</p>

CONCLUSÃO

A gestão eficiente da judicialização aérea exige respostas coordenadas, uso de tecnologia probatória e fortalecimento da segurança jurídica. A aplicação sistemática dos instrumentos técnicos METAR, VRA, Infovoo e Anac-Jud, viabiliza análise objetiva e equilibrada: permite tanto identificar falhas operacionais imputáveis às companhias, quanto verificar a ocorrência real de fortuito externo, conferindo ao magistrado visão imparcial dos fatos. O resultado é uma prestação jurisdicional moderna, coerente, isonômica e alinhada ao interesse da justiça.

| RECOMENDAÇÃO | | :--- | | O Centro de Inteligência orienta a adoção das seguintes boas práticas: monitoramento sistemático de padrões de distribuição atípicos e demandas massificadas; utilização rotineira de ferramentas técnicas objetivas: METAR (condições meteorológicas no voo), VRA (histórico de pontualidade real), Infovoe e Anac-Jud (dados operacionais integrados), para qualificação da prova e distinção entre fortuito interno e externo; avaliação integrada de dados meteorológicos e operacionais para fundamentar decisões coerentes; e observância da suspensão nacional determinada no Tema 1417 da Repercussão Geral (ARE 1560244) nas matérias correlatas. |

Belo Horizonte, 05 de maio de 2026.

NOTA TÉCNICA CIJMG Nº 20/2026 – GESTÃO DA JUDICIALIZAÇÃO AÉREA NO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE MINAS GERAIS E UTILIZAÇÃO DE INSTRUMENTOS TÉCNICOS PARA A ANÁLISE DE DEMANDAS (METAR, VRA, ANAC-JUD E INFOVOO)

OBJETO

Orientar magistrados do Tribunal de Justiça de Minas Gerais quanto à adoção de estratégias de gestão da judicialização aérea, com ênfase no uso de ferramentas técnicas de verificação objetiva (METAR, VRA, Painel Anac-Jud e Infovoo) de modo a aprimorar a análise probatória, enfrentar litigância abusiva, prevenir decisões conflitantes e racionalizar a prestação jurisdicional em ações envolvendo transporte aéreo.

JUSTIFICATIVA

Levantamento realizado pelo Suporte Estratégico e Cooperação da Direção do Foro da Capital, a pedido do Centro de Inteligência do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais, identificou, no sistema PJe, o quantitativo de mais de 26 mil processos distribuídos no Judiciário Mineiro entre os anos de 2022 e 2025, movidos em face de companhias aéreas e com pedido de indenização.

A análise dos dados, por amostragem representativa composta por 6.733 (seis mil, setecentos e trinta e três) processos, demonstra um ambiente de massificação de litígios, com parte significativa de ações sem tentativa de solução extrajudicial (54% aproximados), sem recolhimento de custas (90% aproximados) e com expresse desinteresse na designação de audiência de conciliação (40% aproximados).

Verificou-se, ainda, que os valores de indenização fixados em sentença variaram até R\$63.547,48 (sessenta e três mil, quinhentos e quarenta e sete reais e quarenta e oito centavos), com média de condenação em R\$5.821,11 (cinco mil, oitocentos e vinte e um reais e onze centavos).

Segundo informações extraídas de estudo divulgado pela ABEAR, “Mapeamento sobre Litigância Predatória no Setor Aéreo do Brasil”, publicado no ano de 2024, (<https://static.poder360.com.br/2024/09/estudo-abear-judicializacao.pdf>) 98,5% das ações ajuizadas contra companhias aéreas no mundo tramitam no Brasil.

A ABEAR e a ANAC apontam, em acréscimo, que a judicialização excessiva decorre também de estruturas organizadas que incentivam litigância artificial, gerando custos anuais estimados em mais de R\$ 1 bilhão para o setor, repercutindo no aumento das tarifas aéreas e no congestionamento do sistema de justiça (<https://static.poder360.com.br/2024/09/estudo-abear-judicializacao.pdf>)

O contexto gera impactos diretos no Poder Judiciário Mineiro: crescimento desproporcional do número de demandas; congestionamento do sistema; sobrecarga na utilização dos recursos disponíveis e na capacidade de atendimento aos usuários; perda da efetividade; risco de jurisprudência lotérica; dentre outros.

FUNDAMENTOS

A alta taxa de demandas exige vigilância quanto à boa-fé processual e o real interesse de agir da parte litigante.

O emprego de ferramentas aptas a fornecer aos juízes informações técnicas sobre a prestação do serviço aéreo revela-se fundamental para assegurar uma análise mais qualificada e contextualizada do caso.

A adequada compreensão das especificidades operacionais e técnicas inerentes ao transporte aéreo objeto de discussão, permite, de um lado, visão não tendenciosa dos fatos e distinção entre falhas efetivas na prestação do serviço e situações decorrentes de fatores alheios à vontade do transportador. De outro, a identificação de demandas eventualmente infundadas, evitando-se, assim, resultados jurisdicionais inadequados e o conseqüente fomento à judicialização excessiva.

Não se busca, por meio desta nota técnica, adentrar matérias de natureza jurisdicional, mas tão somente oferecer aos magistrados elementos de apoio à solução dos conflitos, com o propósito de conferir maior racionalidade e eficiência à atividade jurisdicional.

O Tema 1417 da Repercussão Geral

O Supremo Tribunal Federal, em 23/08/2025, afetou o Agravo em Recurso Extraordinário (ARE) 1560244, como paradigma do Tema 1417 da Repercussão Geral, no qual se discute, “à luz do artigo 178 da Constituição Federal, se as normas sobre o transporte aéreo prevalecem em relação às normas de proteção ao consumidor para disciplinar a responsabilidade civil por cancelamento, alteração ou atraso de voo por motivo de caso fortuito ou força maior, considerando o princípio da livre iniciativa e as garantias de segurança jurídica, de proteção ao consumidor e de reparação por dano material, moral ou à imagem”.

Na esteira dos dados acima retratados, o Ministro Presidente apontou o excesso de litigiosidade no Brasil relacionada ao transporte aéreo existindo, em média, “uma ação judicial para cada 227 passageiros transportados no ano de 2019. Trata-se de índice elevadíssimo, tomando-se como parâmetro os dados de judicialização no setor aéreo norte-americano, em que se registrou uma ação a cada 1.254.561 passageiros”.

Diante do volume de ações em tramitação e da enorme insegurança jurídica existente, em 26/11/2025, o Ministro Dias Toffoli determinou a suspensão nacional da tramitação de todos os processos judiciais, que versem sobre a questão, até julgamento definitivo do recurso extraordinário.

Ao determinar a suspensão das ações, asseverou a ausência de uniformidade das decisões judiciais quanto ao regime jurídico aplicável divergência acerca da aplicação dos excludentes de responsabilidade e a necessidade de comprovação do dano extrapatrimonial.

Ao esclarecer a suspensão de processos, o ministro relator asseverou que a matéria controvertida no Tema nº 1.417 da Repercussão Geral diz respeito especificamente às excludentes de responsabilidade civil, ou seja, às situações que rompem o nexo de causalidade, consistentes em caso fortuito (e, portanto, em fortuito EXTERNO) ou força maior, as quais, no âmbito do transporte aéreo, estão previstas no § 3º do art. 256 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica):

(i) restrições ao pouso ou à decolagem decorrentes de condições meteorológicas adversas impostas por órgão do sistema de controle do espaço aéreo;

(ii) restrições ao pouso ou à decolagem decorrentes de indisponibilidade da infraestrutura aeroportuária;

(iii) restrições ao voo, ao pouso ou à decolagem decorrentes de determinações da autoridade de aviação civil ou de qualquer outra autoridade ou órgão da Administração Pública; e

(iv) decretação de pandemia ou publicação de atos de Governo que dela decorram, com vistas a impedir ou a restringir o transporte aéreo ou as atividades aeroportuárias (art. 256, II e §3º, do CBA).

Nesse sentido, deve-se evitar a paralisação de processos que tratam de situações não abrangidas pela controvérsia constitucional, tais como aquelas em que o atraso ou cancelamento do voo decorre de falhas técnicas da aeronave, problemas de manutenção, readequação de malha aérea, overbooking, extravio, violação ou avaria de bagagem, ou outras ocorrências inerentes à atividade econômica desenvolvida pelas companhias aéreas, tradicionalmente qualificadas pela jurisprudência como fortuitos internos.

Do InfoVOO e Anac-Jud – Informações Oficiais Integradas

Em data recente o Conselho Nacional de Justiça divulgou o lançamento de duas ferramentas tecnológicas integradas, acessíveis por meio do Jus.br e da Plataforma Digital do Poder Judiciário (PDPJ-Br): Anac-Jud e Infovoo.

Segundo informações extraídas do site do CNJ, o Infovoo é resultado de cooperação técnica entre o Conselho Nacional de Justiça, a Secretaria Nacional de Aviação Civil, do Ministério de Portos e Aeroportos e da Agência Nacional de Aviação Civil.

O sistema, de uso exclusivo de magistrados e servidores previamente autorizados, possui base de dados diversificada, com informações provenientes da ANAC, das companhias aéreas, do Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea e do Departamento de Controle do Espaço Aéreo, e permite a visualização de fluxos operacionais de voos, reunindo dados detalhados sobre cada operação aérea.

O Anac-Jud, por sua vez, também segundo informações do site do CNJ, é resultante de termo de cooperação técnica firmado entre o Conselho Nacional de Justiça, por meio do Programa Justiça 4.0, e a Agência Nacional de Aviação Civil.

Além de facilitar a obtenção de dados atualizados sobre aeronaves, seus proprietários e operadores, permite o acesso a informações sobre voos comerciais, como horários previstos e realizados, pontualidade e regularidade, itinerário, condições meteorológicas e operacionais dos aeroportos de origem/destino.

As ferramentas, todavia, não disponíveis ao público externo, ao menos até a publicação desta nota técnica, se comprometem a oferecer acesso rápido e seguro às informações, reduzir a burocracia, eliminar a necessidade de solicitação administrativa à ANAC, promover maior eficiência, transparência e agilidade na tramitação do processo judicial e propiciar a prolação de decisões mais seguras e padronizadas.

Do METAR – Meteorological Aerodrome Report - Informe Meteorológico Regular

O Sistema METAR (Meteorological Aerodrome Report) é um relatório meteorológico padronizado internacionalmente, emitido em intervalos regulares para informar as condições atmosféricas observadas em aeroportos.

Sua principal função é oferecer dados precisos e atualizados sobre o estado do tempo em um determinado local. No contexto judicial, o sistema tem se mostrado uma ferramenta de alta relevância probatória, especialmente em ações que discutem atrasos, cancelamentos ou alterações de voos.

Por meio dos registros do METAR, é possível verificar se as condições meteorológicas no horário e local indicados nos autos realmente inviabilizavam o voo, distinguindo entre falhas operacionais da companhia e fatores externos, como mau tempo.

A Rede Meteorológica do Comando Aeronáutico - REDEMETS, é canal oficial do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), criado para fornecer informações meteorológicas para a aviação civil e militar.

Através do link de acesso <https://www.redemetaer.mil.br/>, e indicação da data do voo, aeroporto de interesse e horário aproximados do fato, é possível identificar, via METAR, eventuais condições meteorológicas adversas no aeroporto de origem/destino: chuva/pancada, trovada com chuva, névoa, neblina, neve, cobertura de nuvens, rajadas de vento, pressão etc.

O conteúdo do METAR pode ser decodificado através do link de acesso <https://e6bx.com/metar-decoder>.

Anexo à presente nota técnica segue guia didático contendo etapas de consulta e exemplos práticos de decodificação da mensagem.

VRA – Voo Regular Ativo - Histórico Operacional do Voo

O VRA - Voo Regular Ativo representa base de dados da ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil, composta por informações de voos de sociedades empresárias de transporte aéreo.

Apresenta o horário previsto e o horário efetivamente realizado do voo, permitindo aferir atrasos, antecipações, cancelamentos e alternâncias, com elevado grau de confiabilidade.

O sistema é composto pela integração de dois conjuntos de informações fornecidos pelas companhias aéreas:

1. Voos Planejados – atualmente provenientes do conjunto de dados "Registro de Serviços Aéreos";
2. Voos Realizados - atualmente provenientes do conjunto de dados "Dados Estatísticos do Transporte Aéreo".

Ambos os conjuntos de dados estão disponíveis no portal de Dados Abertos da ANAC, com suas respectivas caracterizações e metadados.

O acesso à base de dados é proporcionado através do formulário de consulta no link <https://sas.anac.gov.br/sas/bav/view/frmconsultaVRA>.

O conjunto de informações oferece ao magistrado indicadores objetivos de regularidade ou falha operacional.

Anexo à presente nota técnica segue guia didático contendo etapas de consulta de voos planejados e voos realizados.

Painel de Business Intelligence (B.I) disponível na rede do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais

Na Rede TJMG, há um painel de Business Intelligence que possibilita a análise de dados estatísticos relativos aos processos distribuídos em face de companhias aéreas. Essa ferramenta viabiliza a extração de insights e pode subsidiar a tomada de decisões estratégicas.

O acesso à base de dados é disponibilizado por meio de formulário de consulta, acessível pelo seguinte link: <https://rede.tjmg.jus.br/rede-tjmg/administrativo/qlik-sense/monitoramento-companhias-aereas.htm>

RECOMENDAÇÕES

A partir dos elementos expostos, o Centro de Inteligência recomenda:

a) Monitoramento sistemático de demandas aéreas, com especial atenção a autores contumazes e escritórios que proponham múltiplas ações seriadas, para identificação de eventual litigância abusiva;

b) Adoção de instrumentos de gestão processual, tais como a utilização rotineira de verificações técnicas padronizadas, incluindo: consulta e análise do METAR do período do voo; consulta ao VRA para aferição da pontualidade real; o uso do Painel Infovoo e Anac-Jud para obtenção de dados complementares, bem assim o acesso ao painel de B.I disponível na “Rede TJMG”.

c) Avaliação integrada dos dados meteorológicos e operacionais, de maneira a fundamentar decisões coerentes e técnicas, reduzindo a probabilidade de julgamentos contraditórios e desestimulando a litigância abusiva.

d) Observância da determinação de suspensão nacional de processos deferida no ARE 1560244, Tema 1417 da Repercussão Geral, nos casos em que se discutem, especificamente, às excludentes de responsabilidade civil, ou seja, às situações que rompem o nexo de causalidade, consistentes em caso fortuito (e, portanto, em fortuito EXTERNO) ou força maior, as quais, no âmbito do transporte aéreo, estão previstas no § 3º do art. 256 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica).

CONCLUSÃO

A gestão eficiente da judicialização aérea no Tribunal de Justiça de Minas Gerais exige respostas coordenadas, uso de tecnologia probatória, prevenção à litigância abusiva, estímulo à coerência decisória e fortalecimento da segurança jurídica.

A aplicação sistemática dos instrumentos técnicos apresentados, METAR, VRA, Infovoo e Anac-Jud, contribui para o aprimoramento da fundamentação judicial, propicia a prolação de decisões mais coerentes e alinhadas à realidade operacional do caso, auxilia na filtragem de demandas abusivas e reforça o compromisso do Tribunal com uma prestação jurisdicional moderna, previsível, isonômica e segura.

ANEXOS

ANEXO I

Guia didático - Como consultar o METAR (REDEMET) e decodificar

Link de acesso: <https://www.redemet.aer.mil.br/>

Antes de começar: tenha em mãos a data do voo (data / local), aeroporto(s) de interesse e o horário aproximado do fato.

Lembre-se: os horários do METAR estão em UTC (Z); em Belo Horizonte, normalmente é UTC-3 (sem considerar eventuais mudanças de fuso/horário de verão).

Passo 1 - Identificar a sigla do aeroporto (ICAO)

- Abra a REDEMET.
- No mapa, passe o cursor do mouse sobre o aeroporto desejado para ver a sigla ICAO (exemplo: SBJP = João Pessoa; SBCF = BH/Confins; SBBH = BH/Pampulha).

Dica: ICAO (quatro letras) não é o mesmo que IATA (três letras); Confins é SBCF/ CNF.



Passo 2 - Achar os METARs do dia do voo

1. Na barra à esquerda, clique em Produtos → Mensagens.
2. Desmarque “mostrar a mensagem mais recente”.

<input checked="" type="checkbox"/> Mostrar a mensagem mais recente	<input type="checkbox"/> Mostrar a mensagem mais recente
---	--

3. Em Definir período, selecione a data do voo.
 - Hora inicial: 00:00 | Hora final: 23:00 (cobre o dia inteiro).

4. Em Localidade/Tipo, deixe apenas "METAR" marcado.
5. Informe a localidade (exemplo: SBCF).
6. Clique em Exibir mensagem.
 - o À direita surgirá a lista de METARs daquele dia (tipicamente de hora em hora; mensagens SPECI podem aparecer entre um METAR e outro).

Localidade	Tipo	Data	Mensagem
SBJP	METAR	04/01/2023	METAR SBJP 040000Z 08004KT 9999 SCT020 26/23 Q1014=
SBJP	METAR	04/01/2023	METAR SBJP 040100Z 08004KT 9999 SCT020 26/23 Q1014=
SBJP	METAR	04/01/2023	METAR SBJP 040200Z 07006KT 9999 FEW020 26/23 Q1014=
SBJP	METAR	04/01/2023	METAR SBJP 040300Z 08003KT 9999 FEW020 25/23 Q1013=
SBJP	METAR	04/01/2023	METAR SBJP 040400Z 11004KT 9999 FEW020 25/23 Q1012=
SBJP	METAR	04/01/2023	METAR SBJP 040500Z 11003KT 9999 FEW020 25/22 Q1012=
SBJP	METAR	04/01/2023	METAR SBJP 040600Z 19002KT 9999 FEW020 24/23 Q1012=
SBJP	METAR	04/01/2023	METAR SBJP 040700Z 20004KT 9999 FEW020 24/23 Q1012=
SBJP	METAR	04/01/2023	METAR SBJP 040800Z 00000KT 9999 FEW020 23/23 Q1012=
SBJP	METAR	04/01/2023	METAR SBJP 040900Z 19003KT 9999 FEW020 24/23 Q1013=
SBJP	METAR	04/01/2023	METAR SBJP 041000Z 12005KT 9999 FEW020 26/23 Q1014=
SBJP	METAR	04/01/2023	METAR SBJP 041100Z 11009KT 9999 BKN025 28/22 Q1014=
SBJP	METAR	04/01/2023	METAR SBJP 041200Z 09011KT 060V120 9999 BKN030 29/22 Q1014=
SBJP	METAR	04/01/2023	METAR SBJP 041300Z 09011KT 050V110 9999 BKN030 30/21 Q1014=
SBJP	METAR	04/01/2023	METAR SBJP 041400Z 12013KT 080V140 9999 BKN030 30/22 Q1014=

- o Condições adversas costumam vir realçadas (ex.: barras/ ícones ou marcações em laranja).

SBCF	SPECI	04/01/2023	SPECI SBCF 040407Z 21008KT 3000 RA SCT002 BKN025 BKN050 20/19 Q1016=
SBCF	SPECI	04/01/2023	SPECI SBCF 040412Z 22008KT 2000 +RA SCT005 BKN011 BKN025 20/19 Q1016 RERA=
SBCF	SPECI	04/01/2023	SPECI SBCF 040425Z 20003KT 2000 RA BR SCT002 BKN010 BKN025 19/18 Q1016 RERA=
SBCF	SPECI	04/01/2023	SPECI SBCF 040442Z 17001KT 2000 -RA BR SCT006 BKN012 BKN025 19/18 Q1016 RERA=
SBCF	METAR	04/01/2023	METAR SBCF 040500Z 32002KT 3000 -RA BR FEW003 BKN014 BKN026 19/19 Q1016 RERA=
SBCF	SPECI	04/01/2023	SPECI SBCF 040542Z 15003KT 1000 R16R/0200 R34L/1500 -RA BR SCT001 BKN015 BKN035 19/18 Q1015=

Passo 3 - Decodificar o METAR (texto → linguagem natural)

1. Copie a linha METAR de interesse (a mais próxima do horário do voo).

```
SBCF SPECI 04/01/2023 SPECI SBCF 040442Z 17001KT 2000 -RA BR SCT006 BKN012 BKN025 19/18 Q1016 RERA=
```

2. Abra o decodificador: <https://e6bx.com/metar-decoder>.
3. Cole o texto do METAR e execute a decodificação para ver:

Vento (direção/velocidade/rajadas), visibilidade, fenômenos (chuva, nevoeiro, trovoadas etc.), teto/cobertura de nuvens, temperatura/ ponto de orvalho, QNH (pressão), tendências.

Esconder ESPECIFICAÇÕES SBCF 040442Z 17001KT 2000 -RA BR SCT006 BKN012 BKN025 19/18 Q1016 RERA

Código	Explicação
ESPECIFICAÇÕES	Tipo: SPECI
SBCF	ID da estação Identificador de aeroporto ICAO de 4 caracteres
040442Z	Data e hora Dia: 04; Hora: 04:42 UTC
17001KT	Direção e velocidade do vento Direção do vento: 170 Velocidade: 01KT
2000	Visibilidade 2000 metros.
-RA	Chuva leve(-)(RA)
BR	Névoa (BR)
SCT006	Camada de nuvem Disperso (SCT) 600 pés AGL
BKN012	Camada de nuvem Quebrado (BKN) 1.200 pés AGL
BKN025	Camada de nuvem Quebrado (BKN) 2.500 pés AGL
19/18	Temperatura: 19 °C Ponto de orvalho: 18 °C
Q1016	Configuração do altímetro A pressão do ar é 1016 hpa
RERA	Chuva(RE) recente(RA)

Passo 4 - Interpretar com foco probatório

Converta o horário Z (UTC) do METAR para hora local do evento.

Verifique se, no intervalo de ± 1 hora do horário do voo, havia fenômeno significativo (exemplo: TS trovoadas, SQ Tempestades, RA chuva, FG nevoeiro, BKN/OVC teto baixo, WS wind shear).

Cruze a origem e destino (exemplo: SBJP e SBCF) e, quando aplicável, aeroporto alternado.

Se a companhia alegou “condições adversas em SBCF”, confira se os METARs/SPECI de SBCF naquele período indicam, de fato, restrições meteorológicas.

Passo 5 - Dicas úteis

- METAR = observação do que aconteceu; para previsão, use TAF.
- SPECI indica mudança significativa entre METARs regulares.
- Em caso de dúvida, compare dias/horários próximos e aeroportos vizinhos para contexto operacional.
- Para reforçar a prova, você pode cruzar com: VRA (histórico operacional). * **Vide Anexo II.**

Mini-legenda (consulta rápida):

RA/SHRA/TSRA: chuva / pancadas / trovoadas com chuva

BR/FG: névoa / neblina | DZ: garoa | SN: neve

BKN/OVC/FEW/SCT: cobertura de nuvens (quebrado/encoberto/poucas/espalhadas)

WS: wind shear | G: rajadas (exemplo: 15G28KT)

CAVOK: visibilidade ≥10 km, sem nuvens significativas, sem fenômenos relevantes

Q1015: pressão ao nível do mar (hectopascals)

ANEXO II

Guia didático - Consulta ao VRA

Link: <https://sas.anac.gov.br/sas/bav/view/frmConsultaVRA>

1. Acesse o link acima, que corresponde ao formulário de consulta do VRA da ANAC.
2. Preencha os campos principais (data do voo, companhia, número do voo, origem e/ou destino) conforme disponível no formulário.

A captura de tela mostra a interface de usuário do sistema de consulta de voos passados (VRA) da ANAC. No topo, há uma barra azul com o logo da ANAC, o texto "Consultar VRA" e um ícone de login. O título principal da página é "Consulta de Voos Passados - VRA". Abaixo do título, há um texto explicativo sobre a consulta, mencionando o período de validade dos dados (01/01/2000 a 30/09/2025) e instruções sobre o número máximo de linhas retornadas (1.000.000). Há também uma seção de "Atenção" em vermelho, alertando sobre a responsabilidade das operadoras aéreas. O formulário principal contém campos para "Operador Aéreo", "Origem", "Destino", "Nº Voo", "Início" (com data padrão 01/01/2000) e "Fim" (com data padrão 30/09/2025). Cada campo de texto tem um botão "Ok" e um ícone de seta para baixo. No rodapé do formulário, há botões para "Pesquisar", "Limpar" e "Exportar".

3. Submeta a consulta para gerar os resultados operacionais do voo (previsão, horário real, status).
4. Na tabela de resultados, identifique se o voo foi realizado, atrasado, cancelado ou alterado.

GLO	GOL LINHAS AÉREAS S.A. (EX- VRG LINHAS AÉREAS S.A.)	9117	0	N	B738	186	SBJP	PRESIDENTE CASTRO PINTO - SANTA RITA - PB - BRASIL	04/01/2023 02:30	SBCF	TANCREDO NEVES - CONFINS - MG - BRASIL	04/01/2023 05:10	CANCELADO
-----	--	------	---	---	------	-----	------	---	---------------------	------	--	---------------------	-----------

5. Compare os horários previstos e reais (colunas 10 e 11) para determinar atrasos.

GLO	GOL LINHAS AÉREAS S.A. (EX- VRG LINHAS AÉREAS S.A.)	9117	0	N	B738	186	SBJP	PRESIDENTE CASTRO PINTO - SANTA RITA - PB - BRASIL	06/01/2023 02:30	06/01/2023 04:38	SBCF	TANCREDO NEVES - CONFINS - MG - BRASIL	06/01/2023 05:10	06/01/2023 07:21	REALIZADO
-----	--	------	---	---	------	-----	------	---	---------------------	---------------------	------	--	---------------------	---------------------	-----------

ANEXO III

**Relatório do Suporte Estratégico e Cooperação da Direção do Foro da Capital
(Relatório 05/2025 - Linhas Aéreas):**



Relatório 05/2025

Linhas Aéreas

OBJETO

O presente relatório foi elaborado em resposta à demanda da Exma. Juíza de Direito, integrante do Centro de Inteligência do Tribunal de Justiça de Minas Gerais (CIJMG) e Coordenadora do Grupo do Consumidor, Dra. Sabrina da Cunha Peixoto Ladeira, via SEI 0038442-52.2025.8.13.0024 sob a supervisão do Dr. Sérgio Henrique Cordeiro Caldas Fernandes, Juiz Auxiliar da Corregedoria e Diretor do Fórum da Capital e do Dr. Adriano Zocche, Juiz de Direito e Coordenador da Central de Triagem de Belo Horizonte (CTBH). Tem como objetivo primordial quantificar e qualificar as ações distribuídas com pedidos de indenização movidas em face de companhias aéreas.

CONTEXTO DO TRABALHO

Foram empregados os seguintes critérios na avaliação:

- **Metodologia:** Jurimetria quantitativa e qualitativa
- **Comarcas:** 298 comarcas
- **Data de extração dos dados:** entre 19 de fevereiro a 01 de setembro de 2025
- **Situação dos processos:** ativos, baixados e suspensos

METODOLOGIA APLICADA

Inicialmente, com o objetivo de selecionar os processos a serem analisados, foram extraídas as numerações constantes no painel estratégico do Tribunal de Justiça de Minas Gerais, que reúne todos os feitos relacionados ao tema. Em seguida, realizou-se a consulta no sistema Processo Judicial Eletrônico (PJe), ocasião em que foram aplicados filtros como: extravio de bagagem, perda ou alteração de voo e cancelamento de voo. Após a filtragem, foram identificados os



Suporte Estratégico e Cooperação da Direção do Foro da Comarca de Belo Horizonte

processos pertinentes. Com vistas ao aprimoramento da gestão das atividades e à otimização da força de trabalho, foi implementado um mecanismo de controle preventivo para evitar a duplicidade na análise dos mesmos processos por diferentes membros da equipe. Para tanto, desenvolveu-se uma planilha de acompanhamento, na qual foram inseridos os números dos autos processuais em análise, bem como eventuais observações relevantes.

Concluídas as buscas iniciais, deu-se início à análise individualizada dos processos por meio do sistema PJe. Abaixo, observa-se a página inicial do *dashboard*, que apresenta a visão geral dos dados coletados.



Anexo 01 - Quantitativo de processos analisados.

RESULTADOS

A Equipe de Suporte Estratégico e Cooperação da Direção do Foro identificou, de forma geral, um total de **36.000** (trinta e seis mil) processos relacionados à judicialização contra empresas aéreas. Considerando o volume



Suporte Estratégico e Cooperação da Direção do Foro da Comarca de Belo Horizonte

expressivo, optou-se por excluir os processos distribuídos antes de 2022. Ainda assim, o quantitativo remanescente é elevado, totalizando **26.144** (vinte e seis mil cento e quarenta e quatro) processos.

Diante da necessidade de maior agilidade na pesquisa, definiu-se a análise de uma amostragem representativa, composta por **6.733** (seis mil setecentos e trinta e três) processos cíveis, no qual foram examinados individualmente na plataforma *PJe*, cuja situação processual está assim distribuída: **2.305** (dois mil trezentos e cinco) ativos, **4.434** (quatro mil quatrocentos e trinta e quatro) baixados e **26** (vinte e seis) suspensos.

As companhias aéreas com maior número de ocorrências foram:

- **4.091** - Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A.;
- **715** - Gol Linhas Aéreas S/A;
- **360** - Gol Linhas Aéreas Inteligentes S/A;
- **292** - Tam Linhas Aereas S/A;
- **150** - Latam Airlines Group S/A;
- **136** - American Airlines Inc;
- **108** - Ethiopian Airlines Enterprise;
- **105** - Transportes Aéreos Portugueses S/A;

As demais companhias aéreas apresentaram números inferiores a **97** (noventa e sete) processos distribuídos.

Vale ressaltar ainda que a Gol Linhas Aéreas S/A e Gol Linhas Aéreas Inteligentes S/A, Latam Airlines Group S/A e Tam Linhas Aéreas, apresentam vínculo societário, configurando-se como integrantes de um mesmo conglomerado empresarial. No qual uma atua como empresa operacional e a segunda, como holding controladora, o que permite sua consideração conjunta para fins de análise processual, sendo assim, somando a quantidade destas o total de processos analisados envolvendo a Gol é de **1.075** (mil e setenta e cinco) e da Tam **442** (quatrocentos e quarenta e dois).



Suporte Estratégico e Cooperação da Direção do Foro da Comarca de Belo Horizonte

Ainda, no conjunto analisado, identificaram-se **82** (oitenta e dois) processos envolvendo companhias aéreas no qual as ações não foram distribuídas diretamente contra a companhia aérea, mas sim contra empresas terceirizadas, como *CVC, Belvitur e Decolar*.

Verificou-se também, que das **736** (setecentos e trinta e seis) unidades judiciárias onde tramitam esses processos, destacou-se a Unidade jurisdicional da Comarca de Nova Lima com **218** (duzentos e dezoito), sendo que a 5ª Unidade Jurisdicional Cível - 15º JD da Comarca de Belo Horizonte com **89** (oitenta e nove), Unidade Jurisdicional da Comarca de Timóteo com **87** (oitenta e sete) e o restante inferiores a **90** (noventa).

Entretanto, em outro tipo de análise destacou-se: dois voos **5255** (cinco mil duzentos e cinquenta e cinco) e **4224** (quatro mil duzentos e vinte e quatro) promovidos pela companhia aérea Azul Linhas Aéreas S/A que possui o total de **7** (sete) processos, 5006138-97.2024.8.13.0686, 5005579-43.2024.8.13.0686, 5005041-62.2024.8.13.0686, 5005040-77.2024.8.13.0686, 5005039-92.2024.8.13.0686, 5005037-25.2024.8.13.0686, 5005036-40.2024.8.13.0686, sendo eles promovidos e ajuizados pelo mesmo autor e advogada.

Importante mencionar que, entre os assuntos processuais mais recorrentes podemos destacar: *indenização por danos morais, cancelamento de voo, atraso de voo, abatimento proporcional do preço e indenização por dano material*, entre outros.

Identificou-se que alguns autores ingressaram com diversas ações contendo pedidos idênticos ou semelhantes, sendo eles **Perdas e Danos e Atraso de vôo**.

A título de conhecimento, existe no mercado a prática de aquisição de direitos jurídicos de passageiros que tiveram algum tipo de conflito com empresas aéreas. Nessa prática, escritórios de advocacia entram em contato com os passageiros oferecendo a compra desses direitos, com o objetivo de ajuizar ações de indenização. Em muitos casos, os passageiros não são plenamente informados de que estão transferindo, por valores reduzidos, um direito que lhes pertence. O foco dessas operações é a resolução extrajudicial e a obtenção de retorno financeiro



Suporte Estratégico e Cooperação da Direção do Foro da Comarca de Belo Horizonte

pelas empresas que as promovem. Ressalta-se que, após a análise de todos os processos incluídos nesta pesquisa, não foi identificado nenhum caso em que tais empresas figuraram como parte.

Ressalte-se que **3.110** (três mil cento e dez) processos foram ajuizados após tentativa prévia de resolução extrajudicial, ao passo que **3.661** (três mil seiscentos e sessenta e um) foram propostos diretamente, sem qualquer iniciativa conciliatória anterior. Ademais, verifica-se que, dentre esses feitos, em **2.942** (dois mil novecentos e quarenta e dois) não houve interesse na designação de audiência de conciliação, enquanto em **1.175** (um mil cento e setenta e cinco) não se registrou qualquer manifestação a respeito da realização do referido ato.

Observou-se, ainda, que nos casos em que houve tentativa de composição, esta se deu principalmente pelos seguintes meios:

- **1.366** (mil trezentos e sessenta e seis) presencialmente
- **143** (cento e quarenta e três) canais de atendimento (ligações, emails e sms)
- **396** (trezentos e noventa e seis) não especificado
- **136** (cento e trinta e seis) Procon
- **84** (oitenta e quatro) Ligação
- **79** (setenta e nove) Consumidor.gov
- **78** (setenta e oito) Reclame Aqui

Constatou-se que o tempo de tramitação, contado a partir da data de ajuizamento da ação, distribui-se da seguinte forma: **2.051** (dois mil e cinquenta e um) processos tramitaram por até *6 meses*, **2.731** (dois mil setecentos e trinta e um) por até *1 ano*, **1.578** (mil quinhentos e setenta e oito) por até *2 anos*, **244** (duzentos e quarenta e quatro) por até *3 anos* e **167** (cento e sessenta e sete) por período *igual ou superior a 4 anos*.

Em relação ao procedimento adotado e à classe judicial dos processos, observou-se que **71%** encontra-se no Juizado Especial, sendo estes em sua maioria ingressados por advogado particular, enquanto **10%** encontram-se na justiça comum



como procedimento comum e **16%** na fase de cumprimento de sentença – tanto na justiça comum quanto no juizado especial.

Quanto à situação processual, verificou-se que a maioria dos feitos encontra-se baixada, totalizando **4.434** (quatro mil quatrocentos e trinta e quatro) processos, enquanto **2.305** (dois mil trezentos e cinco) permanecem ativos e dos **26** (vinte e seis) processos que se encontram suspensos, observa-se que, além das apelações submetidas ao rito normal, alguns foram paralisados por diferentes motivos — como a necessidade de aguardar o julgamento de ação coletiva ou de outra demanda envolvendo a mesma empresa ré, que se encontra em recuperação judicial. Ressalta-se que a responsável pelo processo de recuperação é a empresa *123 Viagens e Turismo Ltda. – em Recuperação Judicial*.

No que se refere à causa de extinção, observou-se que **4.434** (quatro mil quatrocentos e cinquenta e um) processos foram extintos, o que representa **52,74%** do total analisado. Dentre esses, destacam-se os casos de resolução do mérito, com **1.274** (um mil duzentos e setenta e quatro) processos, seguidos de acordos entre as partes, com **534** (quinhentos e trinta e quatro), e de adimplemento de pagamento, com **179** (cento e setenta e nove) processos.

Nos processos analisados, observou-se que, em **2.690** (dois mil seiscentos e noventa) dos casos o magistrado considerou o dano moral como presumido, enquanto em **4.081** (quatro mil e oitenta e um) processos entendeu pela não presunção do referido dano ou ainda não houve decisão quanto ao mérito.

Verificou-se, ainda, que os valores fixados em sentença variaram até **R\$63.547,48** (sessenta e três mil, quinhentos e quarenta e sete reais e quarenta e oito centavos). Observou-se, que em diversas ocasiões, as partes celebraram acordo durante o curso do processo, resultando em ressarcimento por meio de milhas ou outras passagens. Em uma somatória entre as condenações de danos morais e danos materiais, fora possível o cálculo da média da condenação, assim sendo **R\$ 5.821,11** (cinco mil oitocentos e vinte e um reais e onze centavos) a média, levando em consideração os processos dos quais foram procedentes os pedidos.



Suporte Estratégico e Cooperação da Direção do Foro da Comarca de Belo Horizonte

É importante mencionar sobre as custas processuais que **3.794** (três mil setecentos e noventa e quatro) processos tramitaram sem o pagamento de custas, sendo observado que **4.869** (quatro mil oitocentos e sessenta e nove) trata-se de processos tramitando como procedimento do juizado especial cível, visto que por se tratar do juizado especial em primeiro grau as custas não são admitidas, **1.601** (mil seiscentos e um) contaram com o benefício da justiça gratuita, e **566** (quinhentos e sessenta e seis) tiveram as custas devidamente recolhidas.

Observou-se, que, dos **95** (noventa e cinco) processos que tramitaram na justiça comum como procedimento comum cível, **45** (quarenta e cinco) contém pedido de justiça gratuita, sendo que destes, apenas **31** (trinta e um) apresentaram declaração de hipossuficiência.

Neste mesmo sentido, em relação às empresas aéreas internacionais, utilizando a *TAP - Transportes Aéreos Portugueses* como exemplo, dos **105** (cento e cinco) processos analisados, **95** (noventa e cinco) tramitam no Juizado especial e **10** (dez) tramitam na Justiça Comum, sendo que em apenas **2** (dois) destes houve pedido de justiça gratuita bem como a apresentação de declaração de hipossuficiência.

Em suma, a análise identificou **26.144** (vinte e seis mil cento e quarenta e quatro) processos relacionados a companhias aéreas distribuídos a partir de **2022**, dos quais foi examinada a amostragem de **6.771** (seis mil setecentos e setenta e um). Constatou-se maior concentração de demandas envolvendo Azul, Gol e Latam, com destaque para pedidos de indenização por danos morais e materiais, cancelamentos e atrasos de voos.

Tendo em vista o fato de a *Azul Linhas Aéreas S.A* tratar-se da maioria dos processos analisados, com **4.100** (quatro mil e cem) ações, foi realizada uma coleta de dados a parte com **10%** (dez por cento) desses processos – **410** (quatrocentos e dez) – para apuração da quantidade de distribuição de processos por advogado ou sociedade de advogados, sendo destacado com maior número de distribuição a sociedade *Anastasia Advogados*, com **12** (doze) ações distribuídas, seguido pela sociedade *Gazire & De Marco Advocacia e Consultoria*, com **7** (sete) ações distribuídas e os demais advogados e sociedades com números inferiores a estes.



Suporte Estratégico e Cooperação da Direção do Foro da Comarca de Belo Horizonte

Verificou-se que parte significativa das ações foi proposta sem tentativa prévia de conciliação, e que a maioria dos processos encontra-se baixada, com predominância de extinção sem resolução do mérito ou por acordo. O tempo médio de tramitação situa-se entre seis meses e dois anos, e os valores fixados variaram até R\$ 63.547,48 (sessenta e três mil quinhentos e quarenta e sete reais e quarenta e oito centavos), com uma condenação média de R\$ 5.821,11 (cinco mil oitocentos e vinte e um reais e onze centavos). Quanto às custas, a maioria das ações tramitou sem recolhimento, seja por se tratar de Juizados Especiais ou por concessão de justiça gratuita.



ANEXO 01

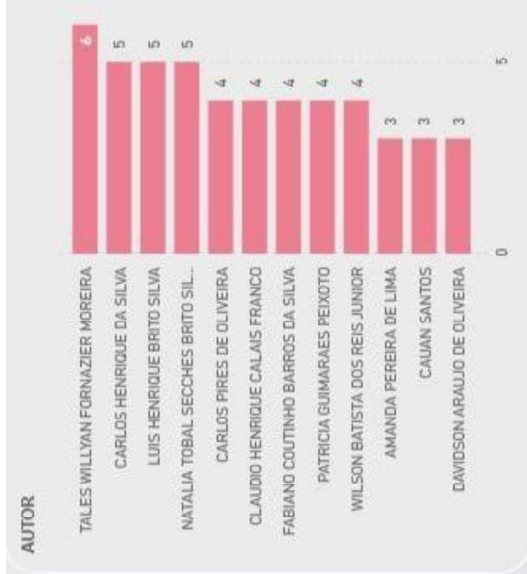
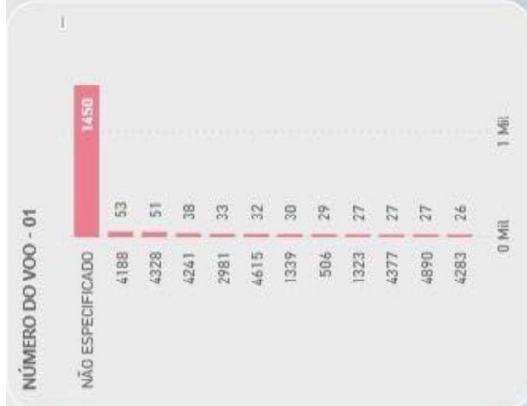
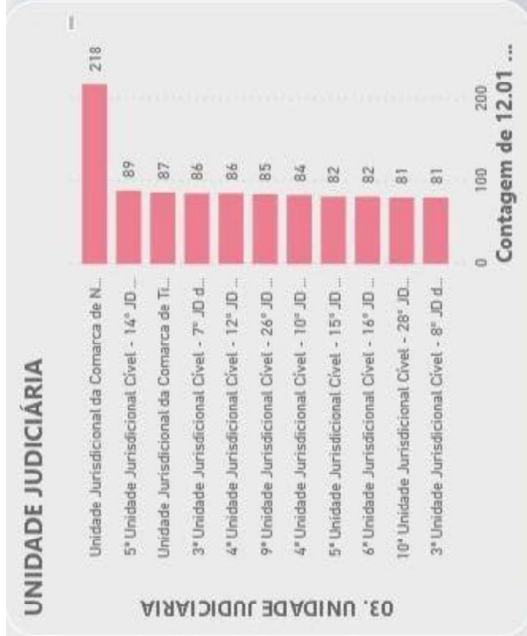
TOTAL ANALISADO

6733

02. PROCESSO - CNU

Pesquisar

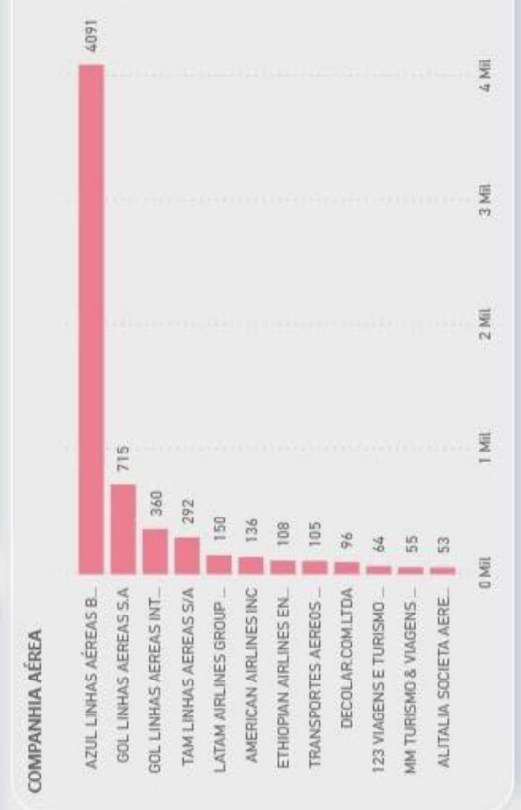
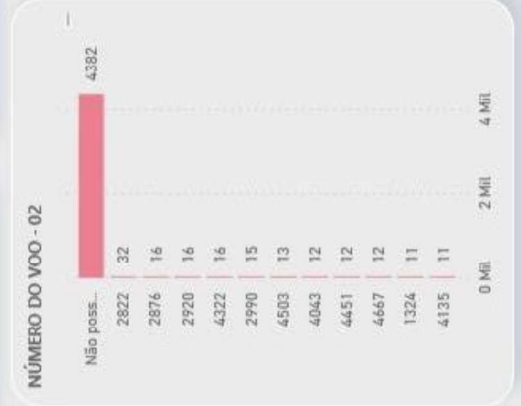
- 5002042-28.2023.8.13.0313
- 5002205-94.2023.8.13.0543
- 2310848-49.2008.8.13.0024
- 5000000-59.2024.8.13.0090
- 5000000-97.2023.8.13.0024
- 5000002-22.2024.8.13.0351
- 5000003-07.2024.8.13.0351
- 5000003-93.2023.8.13.0657
- 5000005-09.2024.8.13.0696
- 5000005-26.2023.8.13.0249
- 5000005-32.2023.8.13.0441
- 5000005-73.2024.8.13.0319
- 5000005-74.2024.8.13.0351
- 5000006-75.2024.8.13.0184
- 5000006-81.2023.8.13.0355
- 5000007-50.2024.8.13.0543
- 5000008-77.2024.8.13.0432
- 5000008-97.2024.8.13.0005
- 5000009-59.2024.8.13.0239
- 5000011-49.2025.8.13.0027
- 5000012-66.2025.8.13.0372



04. NOME DO AUTOR

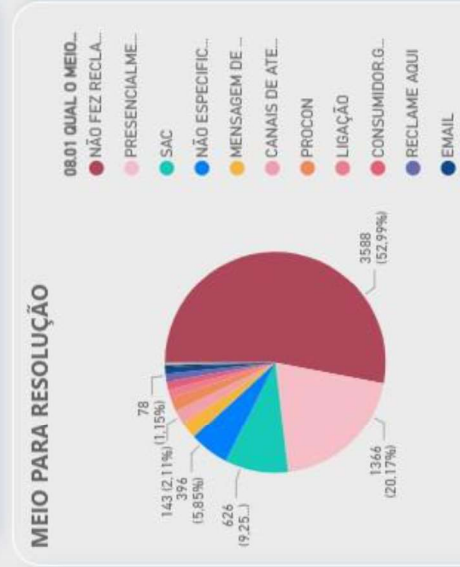
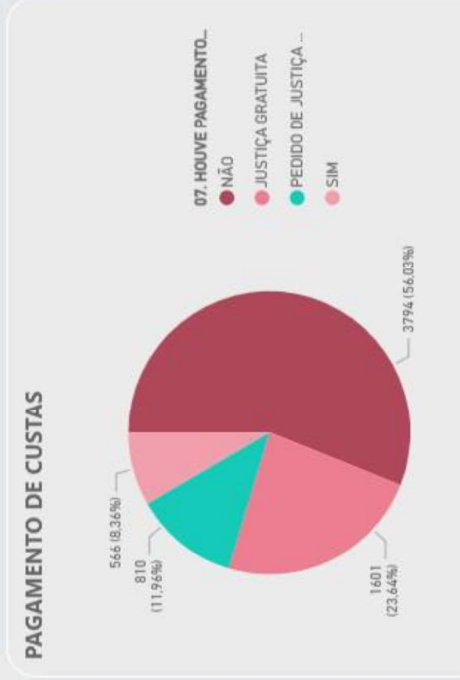
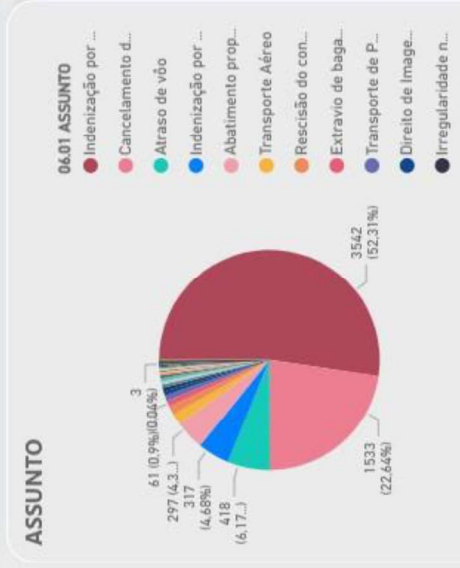
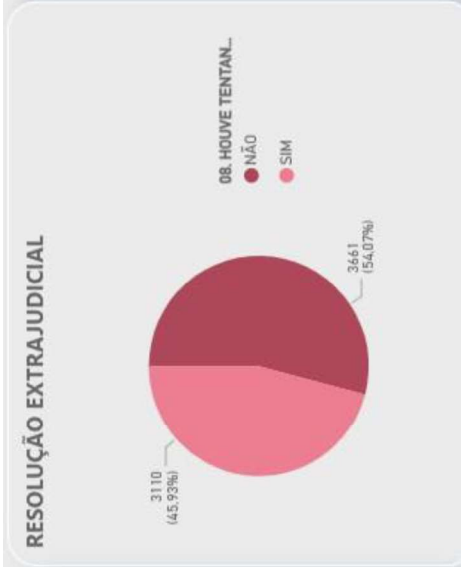
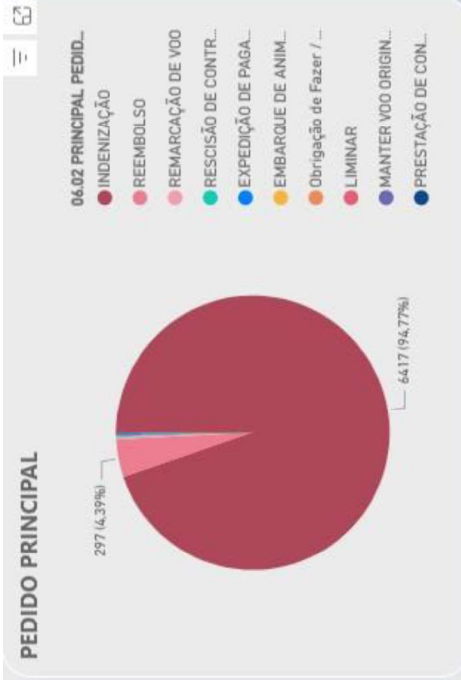
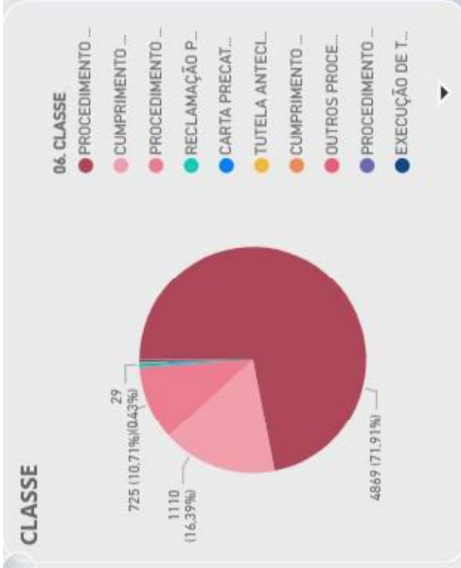
Pesquisar

- FRANCISCO GONÇALVES LOPES
- KELIANE SATURNINO PEREIRA
- MARIA CRISTINA SOUZA PENIDO SAMPAIO
- RAYSSA GABRIELLY MARTINS SANTOS
- ALEKSY MORENO LISBOA NEVES
- 123 VIAGENS E TURISMO LTDA EM RECUP...
- A. D. P. S. P.
- A. D. P. S. P. e THAISE DE PAULA CARMO SA...
- A. K. P.
- A. L. L. M.
- A. L. N. J.
- A. V. C. S.





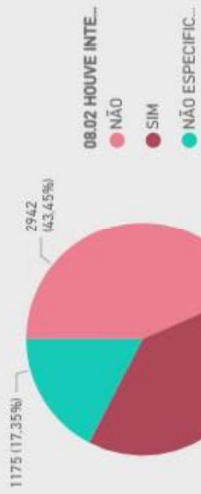
ANEXO 02



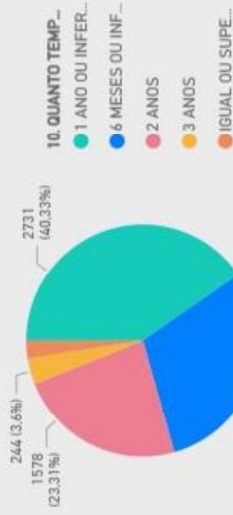


ANEXO 03

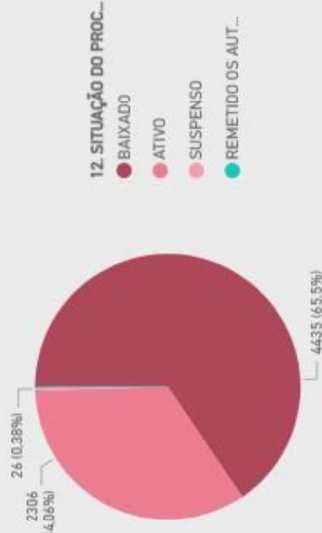
INTERESSE EM AUDIÊNCIA DE CONCILIAÇÃO



TEMPO DE TRAMITAÇÃO



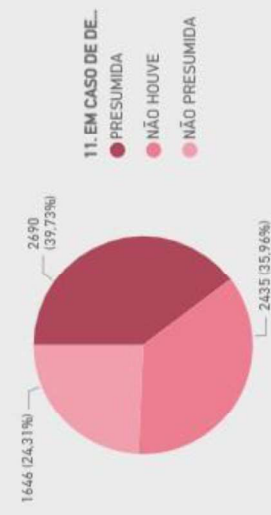
SITUAÇÃO DO PROCESSO



PROCESSOS ENVOLVENDO AS MESMAS PARTES



DANO MORAL MAGISTRADO CONSIDEROU



MOTIVO DA EXTINÇÃO

