No dia 21 de maio de 2026, foi noticiado pela mídia o desdobramento do acidente do voo Air France 447 – trecho Rio de Janeiro/Paris – que vitimou todos os seus passageiros e tripulantes.

Esta notícia foi estampada no **Informativo Migalhas**,[1] que transcrevo abaixo em sua íntegra pela primorosa síntese redacional apresentada para ciência de todos os migalheiros:

“Justiça francesa condenou nesta quinta-feira, 21, a Airbus, fabricante da aeronave, e a Air France, operadora do voo, por homicídio culposo no caso do voo AF447, que caiu no oceano Atlântico em 2009 durante trajeto entre o Rio de Janeiro e Paris. O acidente deixou 228 mortos e marcou a pior tragédia aérea da história envolvendo companhias francesas.

A decisão foi proferida pelo Tribunal de Apelação de Paris, que concluiu que as empresas foram "única e inteiramente responsáveis" pela tragédia e fixou multa de 225 mil euros para cada uma, valor máximo previsto na França para condenações de pessoas jurídicas por homicídio culposo. As informações são do jornal Le Monde.

O julgamento encerra mais um capítulo de uma longa disputa judicial travada por familiares das vítimas, em sua maioria franceses, brasileiros e alemães. Apesar de consideradas baixas diante do porte econômico das empresas, as multas foram recebidas por associações de familiares como um reconhecimento oficial das responsabilidades pelo desastre.

Em 1ª instância, em abril de 2023, Airbus e Air France haviam sido absolvidas das acusações criminais, embora a Justiça já tivesse reconhecido responsabilidade civil das companhias. Agora, a Corte de apelação concluiu que houve falhas capazes de contribuir diretamente para o acidente.

Segundo os magistrados, a Air France não ofereceu treinamento suficiente aos pilotos para situações envolvendo congelamento das sondas Pitot, equipamentos responsáveis por medir a velocidade da aeronave, nem orientou adequadamente as tripulações sobre os riscos do problema.

Já a Airbus foi responsabilizada por ter subestimado a gravidade das falhas registradas nesses sensores e por não ter alertado de forma mais urgente as companhias aéreas que utilizavam o sistema.

Em 1º de junho de 2009, o voo AF447 da Air France fazia a rota entre Rio de Janeiro e Paris quando os pilotos perderam o controle da aeronave sobre o oceano Atlântico, provocando sua queda no mar. Não houve sobreviventes entre os 216 passageiros e 12 tripulantes do Airbus A330. Entre as vítimas estavam 72 franceses e 58 brasileiros.

As investigações sobre o acidente apontaram que o Airbus A330 atravessava uma região de forte instabilidade meteorológica próxima à Linha do Equador quando as sondas apresentaram falhas por congelamento. A perda das informações de velocidade comprometeu o controle da aeronave.

Dados recuperados das caixas-pretas indicaram que os pilotos tiveram dificuldade para reagir à pane. Em meio à situação de emergência, o avião perdeu sustentação e caiu no oceano após cerca de quatro minutos.

Durante o julgamento, as empresas sustentaram que decisões tomadas pela tripulação tiveram peso determinante no acidente. O tribunal, contudo, entendeu que as falhas atribuídas à fabricante e à companhia aérea tiveram relação direta com a tragédia.

Advogados que acompanham o caso afirmam que ainda há possibilidade de novos recursos à mais alta instância judicial da França, o que pode prolongar o processo por mais alguns anos.

Entre as 228 vítimas do voo AF447 estavam profissionais ligados ao universo jurídico brasileiro. Um dos passageiros era o juiz Federal aposentado José Gregório Moreno Marques, que viajava a Paris

ao lado da esposa, a advogada aposentada Maria Tereza Moreno Marques, para celebrar seus 72 anos.

Também estavam na aeronave o advogado e professor da PUC-Rio Marcelo Parente Gomes de Oliveira, então chefe de gabinete do prefeito do RJ, Eduardo Paes; a procuradora do Estado do RJ Marcelle Valpaços Fonseca Lima, e os advogados Carlos Eduardo Macário de Melo e Gustavo Peretti". Sic.

Em razão desta tragédia o foco penal foi concentrado neste julgamento para saber se existiram falhas organizacionais ou técnicas atribuíveis à Air France e à Airbus.

Pois bem. No processo penal, o objeto não é "quem paga", mas quem responde perante o Estado pela infração criminosa. Nesta toada resultam consequências típicas, tais como absolvição ou condenação penal, eventuais multas penais quando admitidas como se deu na situação acima retratada. Aqui, ao ensejo, faço um breve parêntese para ressaltar uma dicotomia clássica entre o direito civil e o penal. Neste se exige uma imputação subjetiva e o nexo de culpabilidade, se constituindo em uma situação mais rigorosa do que o simples dever de indenizar.

Já no que tange à responsabilidade civil em sede aeronáutica, aplica-se outra lógica. A pergunta adequada nesta hipótese não é de quem cometeu o crime, mas, sim, perquirir se existiu responsabilidade civil do transportador ou operador que possa gerar obrigação de indenizar.

No Brasil, atualmente, o transporte de pessoas está previsto no artigo 734 do nosso Código Civil, verbis:

"O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade".

Em ligeira síntese. Aplica-se a responsabilidade civil objetiva independentemente de culpa.

Como é do conhecimento dos operadores do direito, o **Código Beviláqua** não continha um Capítulo específico referente ao contrato de transporte como existe hoje em nosso atual diploma substantivo[2].

Se faz oportuna a transcrição do excerto dos Comentários ao Novo Código Civil escrito pelo jurista **Gustavo Tepedino**, que assim se manifestou:

"Entretanto, no início do século XX, a expansão das estradas de ferro, associada ao crescimento dos centros urbanos e da atividade fabril, levou o legislador a intervir para disciplinar a nova realidade econômica. Destaca-se, nesse sentido, pela sua importância histórica, o Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912, que regulamentou a responsabilidade civil das estradas de ferro, prevendo o regime de culpa presumida que, na esteira de profícua atividade jurisprudencial, seria estendido a outras modalidades de transporte. A este decreto vieram se somar outros tantos diplomas setoriais, que completavam a disciplina dos contratos de transporte no direito brasileiro[3].

Por outro lado, a título ilustarativo, a lei número 7.565, de 19 de dezembro de 1.986, dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, que, entre seus inúmeros artigos, trata da Responsabilidade por Dano ao Passageiro, vasado nos seguintes termos:

"Art. 256. O transportador responde pelo dano decorrente:

I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque".

Por outro lado, no que diz respeito à aviação internacional, tema focado neste ensaio, a

responsabilidade do transportador decorre principalmente do regime convencional e contratual aplicável, historicamente vinculado à Convenção de Montreal de 1.999.

No seguro aeronáutico (especialmente de responsabilidade civil do transportador – passageiros, bagagens e terceiros) a finalidade é concernente à proteção do patrimônio do segurado, assegurando liquidez indenizatória às vítimas objetivando estabilizar o risco sistêmico do transporte aéreo.

Um outro ponto delicado desta questão de fundo, diz respeito a uma eventual absolvição na esfera penal que não elimina automaticamente o pagamento da indenização securitária. Ainda que, por mera digressão ao tema aqui versado, não haja uma condenação penal do fabricante da aeronave e da operadora do voo a inexistência de culpa penal não elimina o risco coberto. Essa situação decorre de um princípio tradicional do seguro de responsabilidade civil no qual o segurador cobre o dever de indenizar inerente ao contrato, salvante a pena imposta ao(s) responsável (eis). Por este motivo existe, em praticamente todos os mercados, forte restrição à segurabilidade de multas penais, sanções criminais e atos dolosos do segurado, permanecendo seguráveis, erros humanos, falhas organizacionais, negligência operacional adstrita à responsabilidade objetiva ou contratual.

Em apertada síntese. Pena não se securitiza. Responsabilidade patrimonial, em princípio, sim.

O tema ganha especial interesse no direito brasileiro que faz uma separação bastante lúcida entre responsabilidade aeronáutica, seguro obrigatório do explorador e limites da segurabilidade dos atos ilícitos. Isso significa que, diante de um acidente com passageiros, a primeira questão do nosso sistema não é se houve crime, mas se surgiu obrigação de reparar em consequência dos fatos acrisolados no direito securitário.

Destarte, diante do caso em tela para os familiares das vítimas no Brasil, a consequência prática dependerá se o acordo ou o processo irá prosseguir o que parece mais viável diante da informação que se tem de que os responsáveis irão recorrer à Corte de Cassação, vale dizer, à instância máxima francesa, a Cour de Cassation. Portanto, o desfecho ainda não é definitivo.

Haverá, portanto, um aspecto particularmente interessante uma vez que este julgamento poderá reacender uma distinção entre responsabilidade penal corporativa e cobertura securitária aeronáutica, que nem sempre caminham juntas.

Enquanto avento tais suposições a Corte máxima irá exercer um controle de legalidade verificando se a corte de apelação aplicou corretamente o direito e fundamentou adequadamente sua decisão. Ela, a exemplo do nosso **Superior Tribunal de Justiça**, não é uma “terceira instância de fatos”.

O que a Corte de Cassação poderá fazer na prática é manter a decisão da corte de apelação, situação em que a condenação se tornará definitiva. Poderá também, se assim entenderem os magistrados franceses, determinar que a decisão proferida seja remetida a outro tribunal de apelação (cassation avec renvoi). Também, segundo se sabe tal hipótese seria uma situação bastante rara, pois anularia e devolveria para outro órgão jurisdicional do mesmo grau, para que este então julgue novamente o caso, observando sempre a orientação jurídica fixada pela Corte de Cassação.

Enfatizo, portanto, que não se tratará jamais de “reacender provas” exaustivamente produzidas ao longo da investigação.

O que se espera é que a Corte de Cassação concentre sua análise menos na tragédia operacional em si e mais na arquitetura jurídica da responsabilidade penal empresarial moderna. O caso AF 447 tende a tornar-se um precedente histórico sobre causalidade complexa, dever de segurança e imputação penal de grandes corporações no direito francês da aviação, sem se desprezar normas securitárias internacionais correlatas ao direito securitário no que tange ao seguro do transportador aéreo.

É como penso.

Porto Alegre, 25 de maio de 2026.

[1]https://www.migalhas.com.br/quentes/456474/justica-francesa-condena-airbus-e-air-france-por-desastre-aereo.

[2] Vide artigos 730/736 do Código Civil de 2002.

[3] Obra Citada, Volume X. Editora Forense. Rio de Janeiro, 2008, página 443.