RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Ano VII, v.1 2026 | submissão: 20/06/2026 | aceito: 23/06/2026 | publicação: 26/06/2026

As principais alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/1986) e seus reflexos no direito dos passageiros aéreos

The Main Amendments to the Brazilian Aeronautical Code (Law No. 7.565/1986) and Their Effects on the Rights of Airline Passengers

Las principales modificaciones al Código Brasileño de Aeronáutica (Ley n.º 7.565/1986) y sus efectos en los derechos de los pasajeros aéreos

Thiago Barbosa Ribeiro – Escola Superior Associada de Goiânia (ESUP),
thiagold7@gmail.com

Resumo:
O presente artigo examina especificamente as modificações permanentes e seus impactos trazidos pela Lei nº 14.034/2020 que alterou o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n. 7.565/1986), e da recente repercussão geral reconhecida no Tema 1.417 do Supremo Tribunal Federal. A pesquisa estrutura-se em primeiro lugar, investigar a insegurança jurídica gerada pelo art. 251-A do Código Brasileiro de Aeronáutica, que condiciona a indenização por dano moral à demonstração do efetivo prejuízo, todavia sustentando que o dano moral presumido (in re ipsa) ainda permanece excepcionalmente viável, como nas hipóteses de atraso de voo demasiado, ausência de assistência material, overbooking, falha no dever de informação, entre outros. E em segundo lugar, analisar o Tema 1.417 da repercussão geral, defendendo a inexistência de conflito entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica quanto a casos fortuitos ou força maior. A metodologia é qualitativa, de natureza bibliográfica e documental, com revisão de doutrina, legislação e jurisprudência.

Palavras-chave:
Código Brasileiro de Aeronáutica. Transporte aéreo. Tema 1.417 do STF. Responsabilidade civil. Brasil.

Abstract:
This article specifically examines the permanent amendments introduced by Law No. 14,034/2020 to the Brazilian Aeronautical Code (Law No. 7,565/1986), as well as the recent recognition of general repercussion in Theme 1.417 by the Brazilian Supreme Federal Court (STF). The research is structured in two main parts. First, it investigates the legal uncertainty generated by Article 251-A of the Brazilian Aeronautical Code, which conditions compensation for moral damages on proof of actual loss. Nevertheless, it argues that presumed moral damages (in re ipsa) remain exceptionally applicable in cases involving excessive flight delays, lack of material assistance, overbooking, failure to provide information, and other similar situations. Second, it analyzes Theme 1.417 under the general repercussion regime, defending the absence of conflict between the Consumer Defense Code and the Brazilian Aeronautical Code regarding fortuitous events. The methodology is qualitative, based on bibliographic and documentary research, involving a review of legal doctrine, legislation, and case law.

Keywords:
Brazilian Aeronautical Code. Air passenger rights. STF Theme 1.417. Civil liability. Brazil.

Resumen:
Este artículo examina específicamente las modificaciones permanentes y sus impactos introducidos por la Ley n.º 14.034/2020, que modificó el Código Brasileño de Aeronáutica (Ley n.º 7.565/1986), así como la reciente repercusión general reconocida en el Tema 1.417 del Supremo Tribunal Federal. La investigación se estructura, en primer lugar, para analizar la

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Ano VII, v.1 2026 | submissão: 20/06/2026 | aceito: 23/06/2026 | publicação: 26/06/2026

inseguridad jurídica generada por el artículo 251-A del Código Brasileño de Aeronáutica, que condiciona la indemnización por daño moral a la demostración del perjuicio efectivo, sosteniendo, sin embargo, que el daño moral presumido (in re ipsa) continúa siendo excepcionalmente admisible en hipótesis como retrasos excesivos de vuelos, ausencia de asistencia material, sobreventa de pasajes (overbooking), incumplimiento del deber de información, entre otras. En segundo lugar, analiza el Tema 1.417 de la repercusión general, defendiendo la inexistencia de conflicto entre el Código de Defensa del Consumidor y el Código Brasileño de Aeronáutica respecto de los casos fortuitos o de fuerza mayor. La metodología es cualitativa, de naturaleza bibliográfica y documental, con revisión de doctrina, legislación y jurisprudencia.

Palabras clave:
Código Brasileño de Aeronáutica. Transporte aéreo. Tema 1.417 del STF. Responsabilidad civil. Brasil.

Introdução

O transporte aéreo é uma das maiores atividades econômicas no Brasil, movimentando cifras bilionárias com mais de cem milhões de passageiros viajando anualmente (PODER 360, 2025). Paralelamente à expansão do mercado, surge uma tendência de judicialização das relações passageiro/companhia aérea, particularmente por atrasos e cancelamentos de voos, impedimento de embarque de passageiros (overbooking), falhas na prestação de informação, dentre outros. A construção legal do regime de responsabilidade civil do transporte aéreo de passageiros está se modificando consideravelmente nesse contexto.

Nessa senda, a Lei nº 14.034/2020, originalmente editada com natureza temporária em razão da pandemia de Covid-19, introduziu alterações relevantes no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986). Dentre as modificações, destacam-se as de caráter permanente, especialmente a inserção do artigo 251-A, que condiciona a indenização por dano moral à demonstração do prejuízo efetivo, e a alteração do artigo 256, § 3º, que passou a prever hipóteses de caso fortuito e força maior. Nada obstante, o Supremo Tribunal Federal reconheceu recentemente a repercussão geral no Tema 1.417 (ARE nº 1.560.244/RJ), que trata das excludentes de responsabilidade das companhias aéreas e da possível existência de conflito entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica quanto à aplicação do caso fortuito e da força maior.

Tais mudanças legislativas, somadas ao reconhecimento da repercussão geral no Tema 1.417 pelo Supremo Tribunal Federal (ARE nº 1.560.244/RJ), reacenderam o debate sobre os limites da responsabilidade civil das companhias aéreas no transporte de passageiros. De um lado, questiona-se se o artigo 251-A eliminou a possibilidade de reconhecimento do dano moral

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Ano VII, v.1 2026 | submissão: 20/06/2026 | aceito: 23/06/2026 | publicação: 26/06/2026

presumido (*in re ipsa*) no transporte aéreo. De outro, discute-se qual regime jurídico deve prevalecer nas hipóteses de caso fortuito e força maior, diante de uma hipotética tensão entre o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código de Defesa do Consumidor.

Nesse contexto, o problema de pesquisa que orienta este trabalho consiste em investigar se o dano moral presumido ainda pode ser admitido no transporte aéreo brasileiro após a inserção do artigo 251-A do Código Brasileiro de Aeronáutica, bem como qual regime jurídico é aplicável às hipóteses de caso fortuito e força maior no transporte aéreo de pessoas, considerando os efeitos da Lei nº 14.034/2020 e a controvérsia estabelecida no Tema 1.417 do Supremo Tribunal Federal.

Sustenta-se, como hipótese, que o dano moral *in re ipsa* ainda permanece excepcionalmente aplicável em situações que extrapolam o mero dissabor cotidiano, tais como atrasos excessivos, ausência de assistência material, *overbooking* e falhas graves no dever de informação. Defende-se, ainda, que as hipóteses de caso fortuito e força maior previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica não afastam a aplicação do Código de Defesa do Consumidor, devendo ambos os diplomas ser interpretados de forma harmônica à luz da teoria do fato inevitável.

Diante do exposto, este artigo tem por objetivo analisar os principais problemas atuais da responsabilidade civil das companhias aéreas no transporte de pessoas, com foco nas alterações permanentes introduzidas pela Lei nº 14.034/2020 e na repercussão geral do Tema 1.417 do Supremo Tribunal Federal. Para tanto, busca-se: (i) examinar a controvérsia e a insegurança jurídica geradas pelo artigo 251-A do Código Brasileiro de Aeronáutica em relação ao dano moral presumido; e (ii) analisar o Tema 1.417, sustentando a inexistência de conflito entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica quanto às excludentes de caso fortuito e força maior.

A pesquisa adota método qualitativo, com abordagem dogmático-jurídica, bibliográfica e documental. Foram examinadas alterações legislativas, precedentes do STF e do STJ, julgados estaduais exemplificativos e notícias jurídicas/setoriais recentes, selecionados por pertinência temática com o art. 251-A, o art. 256, § 3º, do CBA e o Tema 1.417 do STF.

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Ano VII, v.1 2026 | submissão: 20/06/2026 | aceito: 23/06/2026 | publicação: 26/06/2026

2. A controvérsia do art. 251-A do Código Brasileiro de Aeronáutica acerca do dano moral *in re ipsa*

A Lei nº 14.034, de 5 de agosto de 2020, originária da Medida Provisória nº 925/2020, introduziu o art. 251-A no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986), com a seguinte redação:

> Art. 251-A. A indenização por dano extrapatrimonial em decorrência de falha na execução do contrato de transporte fica condicionada à demonstração da efetiva ocorrência do prejuízo e de sua extensão pelo passageiro ou pelo expedidor ou destinatário de carga (BRASIL, 1986).

O referido dispositivo foi inserido como alteração permanente ao Código Brasileiro de Aeronáutica sob o pretexto de legislação emergencial pandêmica. Entretanto, conforme se demonstrará, o dispositivo possui redação extremamente controversa, pois aparentemente veda quaisquer possibilidades de dano moral presumido no transporte aéreo, podendo levar o aplicador do direito a interpretações errôneas.

No âmbito do Superior Tribunal de Justiça, o Agravo Regimental no Recurso Especial 1.269.246/RS sintetizou que a verificação do dano moral não reside exatamente na simples ocorrência do ilícito, de sorte que nem todo ato desconforme o ordenamento jurídico enseja indenização por dano moral. Nas palavras de Sérgio Cavalieri Filho, cuja doutrina é constantemente citada nos tribunais e na própria Corte Superior:

> Mero dissabor, aborrecimento, mágoa, irritação ou sensibilidade exacerbada estão fora da órbita do dano moral, porquanto, além de fazerem parte da normalidade do nosso dia a dia, no trabalho, no trânsito, entre os amigos e até no ambiente familiar, tais situações não são intensas e duradouras, a ponto de romper o equilíbrio psicológico do indivíduo (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 119).

Na mesma linha, o paradigmático Recurso Especial 1.584.465/MG, de relatoria da Ministra Nancy Andrighi, publicado no Informativo nº 638, assentou que:

Na específica hipótese de atraso ou cancelamento de voo operado por companhia aérea, não se vislumbra que o dano moral possa ser presumido em decorrência da **mera demora** e eventual desconforto, aborrecimento ou dissabor (BRASIL, 2018, grifo nosso).

Todavia, o próprio Superior Tribunal de Justiça, em diversos julgados, excepcionou que a regra segundo a qual o dano moral no transporte aéreo não é presumido deve ser afastada pela força dos próprios fatos, a depender do caso concreto. Casos como atrasos de voo

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Ano VII, v.1 2026 | submissão: 20/06/2026 | aceito: 23/06/2026 | publicação: 26/06/2026

demasiadamente longos, overbooking e ausência de assistência material ainda incide a presunção dos danos morais. O Ministro Luis Felipe Salomão citou, a exemplo, precedente do Ministro Aldir Passarinho Junior, em caso que envolvia atraso de voo de 24 horas cumulado com *overbooking,* onde nem mesmo a assistência material seria suficiente para afastar a reparação pelos danos morais, ante tamanha precariedade de serviço:

> Vale registrar que, ao contrário do ocorrido na espécie dos autos, **quando o atraso é substancial, a gerar real desconforto para os passageiros, desconfigura-se a hipótese de mero aborrecimento, ensejando o direito à indenização**: CIVIL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. **ATRASO DE VOO (24 HORAS). EXCESSO DE LOTAÇÃO NO VOO (OVERBOOKING). DANO MORAL.** VALOR. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. CDC. PREVALÊNCIA. **I. Inobstante a infraestrutura dos modernos aeroportos ou a disponibilização de hotéis e transporte adequados, tal não se revela suficiente para elidir o dano moral quando o atraso no voo se configura excessivo**, a gerar pesado desconforto e aflição ao passageiro, extrapolando a situação de mera vicissitude, plenamente suportável. II. Diversamente do atraso de voo decorrente de razões de segurança, que, ainda assim, quando muito longo, gera direito à indenização por danos morais, **a prática de overbooking, constituída pela venda de passagens além do limite da capacidade da aeronave, que é feita no interesse exclusivo da empresa aérea em detrimento do direito do consumidor, exige sanção pecuniária maior**, sem contudo, chegar-se a excesso que venha a produzir enriquecimento sem causa. III. Recurso especial em parte conhecido e parcialmente provido (BRASIL, 2014, grifo nosso).

Outrossim, faz-se mister citar julgado de relatoria da Ministra Maria Isabel Gallotti, no Agravo Interno no Agravo em Recurso Especial 2.256.063/SP, em que se reconheceu expressamente o dever de indenizar da companhia aérea por atraso de seis horas, rechaçando a aplicação indiscriminada do art. 251-A do Código Brasileiro de Aeronáutica e admitindo o dano moral *in re ipsa* pela ausência de assistência material quando ultrapassado determinado lapso temporal:

> [...] no caso, está se considerando a ausência de assistência material, sendo certo que não há orientação jurisprudencial no sentido de que as causas que autorizam a fixação de danos morais devem ser cumuladas a fim de que eles estejam caracterizados. É necessário aferir, à luz do caso concreto, a presença de elementos que configurem a lesão moral, e, no caso, eles estão presentes, manifestados não apenas no **atraso de aproximadamente seis horas** em viagem internacional, mas na ausência de assistência material devida à parte agravada, o que caracterizou, no entendimento das instâncias ordinárias, fato extraordinário capaz de atingir o âmago da personalidade da recorrida. **Melhor sorte não socorre a parte agravante no tocante ao que alega sobre o art. 251-A do código brasileiro de aeronáutica. É dispensável a demonstração das situações lesivas que a ausência de assistência material pode acarretar, tendo em vista que a própria ausência de assistência material, quando superado determinado lapso temporal, é causa autônoma a justificar a condenação em danos morais**, **sendo desnecessária a demonstração de todas as consequências que o descumprimento dessa obrigação pela companhia pode ter efetivamente acarretado ao consumidor** (BRASIL, 2023, grifo nosso).

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Ano VII, v.1 2026 | submissão: 20/06/2026 | aceito: 23/06/2026 | publicação: 26/06/2026

Portanto, o Superior Tribunal de Justiça não compactua com a ideia de que o dano moral no transporte aéreo não seja presumido em toda e qualquer hipótese. Apenas quando há mera demora, conforme o já mencionado Recurso Especial 1.584.465/MG, publicado no Informativo 638 em 2018.

Todavia, penso ser necessário uma uniformização jurisprudencial com critérios mínimos objetivos acerca da valoração dos danos morais, bem como um posicionamento mais claro no sentido de qual seria exatamente o ponto de partida para a desconfiguração da "mera demora", sob o risco de instaurar-se no país uma "indústria do mero aborrecimento", ao contrário da já conhecida "indústria do dano moral". Nesse sentido, faço-me das palavras do desembargador Leonardo de Faria Beraldo, assíduo estudioso da responsabilidade civil das companhias aéreas:

> A verdade é que pode ter sido criada a 'indústria do mero aborrecimento' no Brasil. [...] A meu ver, não há dúvida de que a consolidação da 'indústria do mero aborrecimento' pode ser muito mais nefasta para o desenvolvimento econômico e social do País do que a suposta 'indústria do dano moral' (BERALDO, 2024, p. 176).

Por sua vez, o art. 251-A do Código Brasileiro de Aeronáutica, ante sua péssima redação ao não excepcionar expressamente que, em regra, o dano moral no transporte aéreo não seria presumido, traz enorme insegurança jurídica caso o aplicador do direito tenha um olhar desatento, sem realizar a devida *ratio decidendi* em conjunto com uma interpretação sistemática da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça sobre o tema. Desde que a referida norma entrou em vigor, possibilitou que muitos magistrados aplicassem às cegas tal dispositivo, como se o dano moral no transporte aéreo se reduzisse apenas a perdas de compromisso ou acidentes — o que é um equívoco. Nesse sentido:

> Ora, parece-me bastante óbvio que esse dispositivo só tem aplicabilidade para as hipóteses em que o dano moral não seja presumido. Assim, estamos diante de duas situações bem distintas: se o dano moral for presumido, não há de se aplicar o art. 251-A, contudo, se não for *in re ipsa*, então será preciso que a vítima demonstre qual direito de personalidade foi violado, detalhadamente, de modo que seja possível a verificação, pelo julgador, da extensão do dano (BERALDO, 2024, p. 173).

Nessa senda, a doutrina consumerista não poupa críticas ao art. 251-A, pois não se pode exigir do passageiro que prove o prejuízo moral sofrido, já que as consequências da lesão extrapatrimonial não se confundem com a violação ao direito da personalidade, devendo o dano moral ser aferido a partir dos fatos objetivos demonstrados no caso concreto, analisando se são suficientes à transgressão dos interesses não patrimoniais da vítima (DANTAS, 2021). Na mesma seara, Maria Luiza Baillo Targa, voz expressiva na defesa dos hipervulneráveis, defende

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Ano VII, v.1 2026 | submissão: 20/06/2026 | aceito: 23/06/2026 | publicação: 26/06/2026

ainda pela inconstitucionalidade do art. 251-A, fundamentando que a atenuação ao direito à indenização mediante lei, viola o princípio da dignidade da pessoa humana, base dos direitos da personalidade e dos demais direitos fundamentais, no sentido em que a dignidade da pessoa humana é o verdadeiro vetor axiológico fundamental que orienta e justifica a mitigação das lesões aos direitos da personalidade, tendo a indenização por dano extrapatrimonial como um de seus principais instrumentos de concretização. Nesse sentido:

> A mitigação da responsabilidade civil das aéreas por danos morais, conforme proposto, **viola o fundamento da dignidade da pessoa humana, princípio-motriz e valor fonte do ordenamento jurídico brasileiro, e base dos direitos da personalidade e direitos fundamentais.** [...]Vale o destaque que a compensação por danos extrapatrimoniais é expressão concreta da dignidade humana, servindo como funcional aríete para mitigar as lesões aos direitos da personalidade. Assim, atenuar, por lei, o direito à indenização não só avilta tal fundamento como conspurca o dever do Estado na proteção dos consumidores (CF, artigo 5º, inciso XXXII), fazendo tábua rasa do 'princípio da vulnerabilidade' como elemento de conexão entre a Constituição e o CDC. No mais, a própria Constituição assegura a responsabilidade civil como 'garantia' à prevalência dos direitos fundamentais: sendo a relação passageiro-transportador assimétrica e vertical e havendo norma que tutela os direitos do sujeito reconhecidamente vulnerável, a responsabilidade civil opera como relação jurídica jusfundamental, contribuindo para a preservação dos direitos fundamentais e relevando a prática de ilícitos constitucionais (TARGA; MARTINS, 2024, grifo nosso).

Nada obstante, vejamos entendimento do próprio STJ, no REsp 1.245.550/MG, acerca da irrelevância de provar o sofrimento psicológico de modo específico:

> [...] O dano moral não se revela na dor, no padecimento, que são, na verdade, sua consequência, seu resultado. O dano é fato que antecede os sentimentos de aflição e angústia experimentados pela vítima, não estando necessariamente vinculado a alguma reação psíquica da vítima (BRASIL, 2015).

À luz destas premissas, concluo que o art. 251-A possui uma insegurança jurídica tão gritante que viola até mesmo o princípio da vedação do não retrocesso social. Afinal de contas, o pesar do dano extrapatrimonial é uma sensação exclusivamente subjetiva, de modo que "cada ser humano recebe os golpes da vida de forma única, implicando aceitar que fatos prosaicos do cotidiano e de pequena importância para alguns de nós, possam representar grandes abalos para outras pessoas. A subjetividade humana é uma dimensão etérea e impalpável (FARIAS; ROSENVALD, 2014, p. 332). O lesado deve provar apenas a ocorrência da violação ao direito de personalidade, e não o sofrimento em si, cuja prova é diabólica.

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Ano VII, v.1 2026 | submissão: 20/06/2026 | aceito: 23/06/2026 | publicação: 26/06/2026

3. O Tema 1.417 do STF e a controvérsia entre o CDC e o CBA

Nesse contexto, a responsabilidade civil das companhias aéreas por atraso, cancelamento ou alteração de voos decorrentes de caso fortuito ou força maior tornou-se, nos últimos anos, um dos pontos de maior tensão entre o microssistema consumerista e o regime setorial aeronáutico. O ápice dessa controvérsia é o Tema 1.417 da repercussão geral do Supremo Tribunal Federal, que decidirá qual diploma deve prevalecer na disciplina das excludentes de responsabilidade do transportador aéreo. Antes de adentrarmos na questão, convém transcrever o dispositivo do Código Brasileiro de Aeronáutica (art. 256, §3º) que tipificou as hipóteses de caso fortuito ou força maior, inserido pela Lei nº 14.034/2020:

> Art. 256. [...] § 3º Constitui caso fortuito ou força maior, para fins do inciso II do § 1º deste artigo, a ocorrência de 1 (um) ou mais dos seguintes eventos, desde que supervenientes, imprevisíveis e inevitáveis: 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, que será responsabilizada; 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. (BRASIL, 1986).

O Tema 1.417 foi reconhecido no Agravo em Recurso Extraordinário 1.560.244/RJ, sob a relatoria do Ministro Dias Toffoli, tendo a repercussão geral sido admitida em agosto de 2025 (BRASIL, 2025). A questão constitucional consiste em definir se, à luz do art. 178 da Constituição Federal, as normas sobre transporte aéreo prevalecem em relação às normas de proteção ao consumidor na disciplina da responsabilidade civil por cancelamento, alteração ou atraso de voo por motivo de caso fortuito ou força maior. O caso paradigmático originou-se de voo doméstico afetado pela fumaça de incêndios no Pantanal, o que é particularmente relevante porque o art. 178 da Constituição refere-se expressamente apenas ao transporte internacional.

Em 26 de novembro de 2025, o Ministro Dias Toffoli determinou a suspensão nacional de todos os processos judiciais que versem sobre o tema, com fundamento no art. 1.035, § 5º, do Código de Processo Civil. A decisão fundamentou-se na multiplicação de decisões conflitantes e no fenômeno da litigância de massa, alegando-se que o Brasil concentraria 98,5% de todas as ações judiciais contra companhias aéreas no mundo (BRASIL, 2025). Posteriormente, ao acolher embargos de declaração em 10 de março de 2026, o relator esclareceu que a suspensão alcança exclusivamente as hipóteses de caso fortuito ou força maior previstas no art. 256, § 3º, do Código Brasileiro de Aeronáutica (situações de fortuito externo), não abrangendo as

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Ano VII, v.1 2026 | submissão: 20/06/2026 | aceito: 23/06/2026 | publicação: 26/06/2026

hipóteses de fortuito interno, que permanecem regidas pelo Código de Defesa do Consumidor. Esse esclarecimento impõe ao Judiciário o dever de realizar a distinção (*distinguishing*) caso a caso (MIGALHAS, 2026).

A discussão dialoga com precedentes anteriores. No Tema 210 (RE 636.331/RJ, Rel. Min. Gilmar Mendes, 2017), o Supremo fixou a prevalência das Convenções de Varsóvia e Montreal sobre o Código de Defesa do Consumidor, mas apenas quanto aos danos materiais no transporte aéreo internacional, ressalvando expressamente os danos morais. Em outras palavras, firmou-se o entendimento que o Código de Defesa do Consumidor deve prevalecer até mesmo sobre tratados internacionais (com exceção em matéria de direitos humanos, evidentemente) no tocante aos danos morais. E o Tema 1.417 inova ao deslocar a controvérsia para o transporte doméstico e para a disciplina das próprias excludentes de responsabilidade.

A raiz dogmática da controvérsia originou-se no rol de excludentes do art. 14, § 3º, do Código de Defesa do Consumidor:

> Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos. (...) **§ 3°. O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar: I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste; II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro** (BRASIL, 1990, grifo nosso).

Uma primeira corrente, hoje minoritária, sustenta que o rol é taxativo e que o legislador consumerista, ao adotar a teoria do risco, teria excluído a possibilidade de a fornecedora de serviço invocar caso fortuito e força maior não expressamente previstos. Esta posição é defendida por autores como Rizzatto Nunes e James Marins (MARINS, 1993; NUNES, 2021). A corrente amplamente majoritária, ao contrário, capitaneada por nomes como Sergio Cavalieri Filho, Bruno Miragem, Paulo de Tarso Vieira Sanseverino, Cláudia Lima Marques, Leonardo Roscoe Bessa e Flávio Tartuce, defende que o rol é meramente exemplificativo, admitindo o caso fortuito externo e a força maior como causas gerais de ruptura do nexo causal, aplicáveis a qualquer regime de responsabilidade (BENJAMIN; MARQUES; BESSA, 2017; CAVALIERI FILHO, 2019; MIRAGEM, 2019; SANSEVERINO, 2010; TARTUCE, 2024).

Essa orientação foi pacificada pela jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça desde o Recurso Especial 120.647/SP (Rel. Min. Eduardo Ribeiro, 2000), no qual a Corte Superior firmou-se que o silêncio do art. 14, § 3º não impede a invocação dessas excludentes, aplicando-se subsidiariamente o art. 393 do Código Civil. A admissão, contudo, é modulada pela distinção entre fortuito interno e fortuito externo (ALVIM, 1980). O fortuito interno, que é evento conexo

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Ano VII, v.1 2026 | submissão: 20/06/2026 | aceito: 23/06/2026 | publicação: 26/06/2026

ao risco da atividade, não exonera a fornecedora. Apenas o fortuito externo, que é absolutamente estranho à atividade, que rompe o nexo causal. Esse critério foi estabelecido na Súmula 479 do Superior Tribunal de Justiça e no Enunciado 443 da V Jornada de Direito Civil, segundo o qual o caso fortuito e a força maior só excluem a responsabilidade quando o fato gerador do dano não for conexo à atividade desenvolvida (BRASIL, 2011).

Foi precisamente nesse ponto que incidiu a Lei nº 14.034/2020, ao inserir o § 3º no art. 256 do Código Brasileiro de Aeronáutica, tipificando quatro hipóteses de caso fortuito ou força maior, desde que supervenientes, imprevisíveis e inevitáveis. Essa cláusula condicional é altamente relevante, pois deixa claro que a intenção do legislador foi adotar o conceito de força maior com base na teoria do fato inevitável (art. 393 do Código Civil). Em outras palavras, para configurar caso fortuito ou força maior à luz do § 3º do art. 256 do Código Brasileiro de Aeronáutica, não basta a mera suspensão de voos ou o fechamento do aeroporto pelas autoridades em todo e qualquer evento climático; também não basta qualquer problema de infraestrutura aeroportuária; é necessário, para todas essas hipóteses, que decorram de fatos *supervenientes, imprevisíveis* e *inevitáveis*. É por esta razão que é errôneo o entendimento que o §3º do art. 256 estaria elencando (com exceção da pandemia) como força maior hipóteses que seriam essencialmente fortuito interno. Além disso, o dispositivo traz maior segurança jurídica, pois evita que as companhias aéreas invoquem em juízo defesas duvidosas de força maior ao cancelarem ou atrasarem voos por supostos eventos climáticos, sem passar pelo crivo de um terceiro imparcial.

No caso da fumaça dos incêndios no Pantanal, no qual a companhia aérea no RE 1.560.244/RJ alegou suposta força maior por "alterações climáticas adversas", defendendo a aplicação do CBA, é necessário frisar que no caso sub judice não foi invocado pela Recorrente nenhuma ordem oficial ou carta de restrição de voos por parte de autoridades aeroportuárias e nem fechamento de aeroporto — o que enfraquece a meu ver a tese de que seria impossível evitar a operação do voo daquela data, levando-se em conta a aplicação do §3º do art. 256 do CBA. Há outros julgados semelhantes (*v.g.* Ap. 1005723-76.2020.8.26.0003/TJSP) que ilustram esta premissa, mas à guisa de exemplo, até por fins didáticos, vejamos caso semelhante no RI n.º 0007561-73.2018.8.16.0018 da 2ª Turma Recursal de Maringá (PR), onde o recurso inominado interposto pela companhia aérea (que invocou a tese de força maior por alterações climáticas adversas) foi julgado improcedente pelas seguintes razões:

> EMENTA: RECURSO INOMINADO. TRANSPORTE AÉREO. CANCELAMENTO DE VOO. **FORÇA MAIOR. ÔNUS DA PROVA. MAU TEMPO NÃO COMPROVADO**. FORTUITO INTERNO QUE NÃO AFASTA A RESPONSABI-

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Ano VII, v.1 2026 | submissão: 20/06/2026 | aceito: 23/06/2026 | publicação: 26/06/2026

> LIDADE DA RÉ. VALOR DOS DANOS MORAIS QUE NÃO MERECE ALTERAÇÃO. RECURSO DESPROVIDO. 1. O atraso ou o cancelamento de voo em razão de força maior isenta o prestador de serviços por eventual lesão alegada pelo consumidor. **Contudo, cabe ao prestador de serviços o ônus de provar a ocorrência de força maior, qual seja, a impossibilidade absoluta do cumprimento da obrigação assumida**. 2. No caso, a empresa aérea não se desincumbiu a contento de provar a ocorrência de força maior, pelos seguintes **motivos: a)** eventuais notícias extraídas da internet, que se limitam a informar as condições meteorológicas, bem como o boletim metar não são aptos para comprovar condições climáticas desfavoráveis para o voo, já que não tem respaldo oficial e tampouco análise por um técnico dos códigos neles mencionados; **b)** as informações contidas no sistema VRA da ANAC são inseridas, alteradas e excluídas pelas próprias companhias aéreas e não por um órgão governamental; **c)** as condições meteorológicas destinadas à orientação de profissionais da aeronáutica são passadas por meio de tábuas, cartas, mapas e previsões climatológicas, material ao qual a recorrente certamente tem e teve acesso oficial por meio das autoridades aeronáuticas; **d)** a comunicação oficial da torre do aeroporto em questão poderia servir de prova para o risco de aterrissagem ou decolagem. [...] 7. recurso desprovido. [...] (PARANÁ, 2018, grifo nosso).

Vale frisar que o referido acórdão é do ano de 2018, onde sequer existia a referida alteração do §3º do art. 256 do CBA. O fundamento jurídico aplicado foi perfeitamente lógico quanto ao ônus da prova, sem trazer qualquer prejuízo à parte consumidora e tampouco sujeição da fornecedora de serviço à prova diabólica. É por essa razão que reafirmo que não há falar em conflito entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica no tocante a esta matéria.

Como leciona Marques (2017), a incidência do Código de Defesa do Consumidor, enquanto norma especial quanto ao sujeito, não afasta a aplicação de outras normas especiais quanto ao objeto, entre as quais o próprio Código Brasileiro de Aeronáutica. Não há, portanto, relação de exclusão, mas de complementaridade: aplicam-se simultânea e coordenadamente os dois diplomas, prevalecendo, em cada ponto, a norma mais protetiva ao vulnerável.

Sob essa ótica, o Código Brasileiro de Aeronáutica deve ser compreendido como norma setorial especial que tipifica tecnicamente as excludentes de responsabilidade, sem afastar o Código de Defesa do Consumidor como cláusula geral de proteção, responsável pelos deveres de conduta, pela responsabilidade objetiva e pela tutela contra cláusulas abusivas (ALBUQUERQUE, 2026). Ademais, o § 4º do art. 256 do CBA mantém íntegros os deveres de assistência material, reacomodação e reembolso, mesmo na hipótese de caso fortuito ou força maior, o que demonstra que o legislador não pretendeu revogar o núcleo protetivo consumerista, senão vejamos:

> Art.256. O transportador responde pelo dano decorrente: [...] II - de atraso do transporte aéreo contratado. § 1° O transportador não será responsável: [...] II - no caso do inciso II do **caput** deste artigo, se comprovar que, por motivo de **caso fortuito ou de força maior**, foi impossível adotar medidas necessárias, suficientes e adequadas para evitar o dano.[...] § 4º. **A previsão constante do inciso II do § 1º deste artigo não**

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Ano VII, v.1 2026 | submissão: 20/06/2026 | aceito: 23/06/2026 | publicação: 26/06/2026

> **desobriga o transportador de oferecer assistência material ao passageiro,** bem como de oferecer as alternativas de reembolso do valor pago pela passagem e por eventuais serviços acessórios ao contrato de transporte, de reacomodação ou de reexecução do serviço por outra modalidade de transporte, inclusive nas hipóteses de atraso e de interrupção do voo por período superior a 4 (quatro) horas de que tratam os arts. 230 e 231 desta Lei (BRASIL, 1986, grifo nosso).

Portanto, a tipificação do art. 256, § 3º, nada mais faz do que positivar, para o setor aéreo, hipóteses já reconhecidas residualmente pela jurisprudência desde o Recurso Especial 120.647/SP, e agora submetidas ao crivo dos requisitos da superveniência, da imprevisibilidade e da inevitabilidade.

Conclui-se, pois, que o Tema 1.417 não traduz autêntico conflito normativo, mas oportunidade de o Supremo Tribunal Federal reafirmar a convivência harmônica entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica, a fim de preservar tanto a especialidade setorial quanto a tutela do consumidor, assegurada pelos arts. 5º, XXXII, e 170, V, da Constituição Federal.

Partindo da premissa da inexistência de conflito normativo, impõe-se uma indagação incômoda: se de fato o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica não se excluem, qual seria a real intenção das companhias aéreas ao interporem o recurso extraordinário que deu origem ao Tema 1.417 — o Agravo em Recurso Extraordinário nº 1.560.244/RJ? A resposta revela-se a partir do comportamento processual das companhias aéreas após a ordem de suspensão nacional de processos.

Obtida a suspensão nacional, constatou-se, também, que inúmeros processos sobrestados sequer tratavam das hipóteses de fortuito externo do art. 256, § 3º, do Código Brasileiro de Aeronáutica (critério exclusivo definido pelo Min. Toffoli para suspensão dos processos) versavam, na realidade, sobre fortuito interno, como falhas operacionais, *overbooking* e ausência de assistência material, ou seja, matérias estranhas ao objeto da repercussão geral. Nada obstante, a ousadia das companhias aéreas era tamanha que chegava ao ponto de pedirem a suspensão dos processos em plena fase de cumprimento de sentença ou sem sequer apresentarem contestação. À guisa de exemplo, no 9º Juizado Especial Cível da Comarca da Capital em Vila Isabel (RJ), já em fase de cumprimento de sentença, o juízo advertiu a companhia aérea Azul pela possibilidade de condenação por litigância de má fé se permanecesse insistindo pela suspensão do processo (ROSA, 2026). Outros exemplos, como no 2° Juizado Especial Cível de Londrina (PR), eram bastante frequentes, conforme narrado no despacho abaixo:

> A decisão do Supremo Tribunal Federal que reconheceu a repercussão geral no Tema 1417 se aplica aos casos de cancelamento, alteração ou atraso de voo por caso fortuito

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Ano VII, v.1 2026 | submissão: 20/06/2026 | aceito: 23/06/2026 | publicação: 26/06/2026

> (externo). No caso dos autos, **a parte ré sequer apresentou contestação e as matérias da defesa.** Assim, deixo de analisar o pedido de suspensão do processo (PARANÁ, 2026, grifo nosso).

Os absurdos foram de tal monta que o próprio Supremo Tribunal Federal, ao julgar os embargos de declaração em 10 de março de 2026, precisou reiterar que a suspensão alcançava apenas o fortuito externo e que aos magistrados competia realizar o devido *distinguishing*, liberando do sobrestamento dos feitos os processos que não se enquadrassem no tema 1417 (MIGALHAS, 2026).

Evidencia-se, assim, que ao menos a princípio, o real intento das companhias aéreas não era propriamente dar maior importância à fixação da tese jurídica acerca da força maior, mas sim na paralisação do maior número possível de demandas, pelo maior tempo possível.

Essa estratégia nefasta pode ainda ser corroborada à luz dos dados econômicos do setor. Conforme levantamento baseado em informações da própria Agência Nacional de Aviação Civil, as condenações judiciais representaram, em 2017, cerca de 1% das despesas operacionais das companhias aéreas; no primeiro trimestre de 2025, os gastos com condenações (R$ 330 milhões) equivaleram a montante próximo ao arrecadado com o despacho de bagagens, cerca 1,5% (AERO MAGAZINE, 2025; FENELON JUNIOR; CATANANT; ALENCAR, 2019). A esse dado soma-se o de que o Brasil concentraria, segundo a Associação Brasileira das Empresas Aéreas, de 95% a 98,5% das ações judiciais movidas contra companhias aéreas no mundo, embora responda por cerca de 3% do tráfego aéreo global (ABEAR, 2024; CEDEÑO, 2025). Outrossim, dados recentes apontam um aumento de cancelamento de voos em mais de 231% nos últimos dois anos (PODER 360, 2025).

Com as devidas vênias ao Supremo Tribunal Federal, uma hipotética litigância abusiva por parte dos consumidores no contexto da litigância de massa (tema este que já foi enfrentado no Tema 1198 do STJ) como um dos motivos para a repercussão geral me parece uma idéia equivocada, pois os números acima mencionados contrastam uma leitura inversa à da propalada "litigância abusiva ou predatória" nas demandas consumeristas aéreas: justamente porque o custo judicial é irrisório, torna-se economicamente vantajoso para as companhias aéreas manterem um padrão de serviço deficiente e arcar com o ônus das indenizações, externalizando ao Poder Judiciário e aos próprios passageiros os custos de sua ineficiência, em vez de investir em pontualidade, assistência material e prevenção de falhas. Em síntese, ao setor de aviação é mais barato abarrotar o Judiciário de demandas do que prestar um serviço de qualidade.

Sob essa perspectiva, a suspensão ampla e genérica de processos pleiteada pelas companhias aéreas sob pretexto do Tema 1.417 evidentemente não se sustenta como instrumento

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Ano VII, v.1 2026 | submissão: 20/06/2026 | aceito: 23/06/2026 | publicação: 26/06/2026

de segurança jurídica, revelando-se antes um expediente de postergação que penaliza o acesso à justiça de milhares de consumidores lesados por falhas reais na prestação do serviço aéreo. É a chamada litigância abusiva reversa — conceito empregado pelo Ministro Herman Benjamin, onde os absurdos aqui relatados complementam o que já havia sido alertado pelo ilustre jurista (MIGALHAS, 2025). Em suma, a necessidade do reconhecimento de que inexiste conflito entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica quanto às excludentes de responsabilidade reforça a necessidade de dar maior atenção à parte hipossuficiente da relação jurídica.

Considerações Finais

A Lei nº 14.034/2020 surgiu com a promessa de trazer mais segurança e previsibilidade ao setor aéreo, especialmente após os impactos da pandemia. No entanto, passados alguns anos, percebe-se que as alterações permanentes inseridas no Código Brasileiro de Aeronáutica, em particular os arts. 251-A e 256, § 3º, acabaram gerando mais debates do que soluções definitivas.

Ao longo deste trabalho, foi possível verificar a grave insegurança jurídica do art. 251-A, ante sua redação tecnicamente problemática ao afastar o dano moral presumido (*in re ipsa*). Todavia, por meio de uma interpretação sistemática, à luz da jurisprudência do STJ conclui-se que o dano moral presumido continua excepcionalmente cabível em casos como atrasos demasiadamente longos, falta de assistência material, overbooking, falhas graves de informação, dentre outras situações que ultrapassam o mero aborrecimento cotidiano. Todavia, o consumidor, parte mais vulnerável da relação jurídica, não pode ser submetido à imposição de prova diabólica a bel prazer da subjetividade de cada julgador.

Por fim, o Tema 1.417 do STF trouxe à tona a tensão entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica, que na realidade sequer há conflito real entre ambos os diplomas quanto às excludentes de responsabilidade de caso fortuito ou força maior, tendo o CBA adotado a teoria do fato inevitável, permitindo que ambos os diplomas convivam de forma harmônica, sem que um anule o outro. Embora a suspensão nacional de processos tenha sido justificada pela multiplicidade de ações e risco de decisões conflitantes, na prática ela acabou travando muitos processos que nem sequer tratavam de fortuito externo, muito delas decorrentes de pedidos de suspensão em massa por parte das companhias aéreas, obrigando o Supremo Tribunal Federal a tomar medidas urgentes.

Em suma, a Lei 14.034/2020 não representou um retrocesso completo na proteção aos passageiros aéreos, mas também não foi o avanço que se esperava. Sua redação, especialmente a do art. 251-A, deixou lacunas e inseguranças que demandam atenção especial por parte da jurisprudência pátria na temática do dano moral *in re ipsa*. O grande desafio que permanece, todavia, é evitar que, em nome da segurança jurídica das companhias aéreas, se consolide uma "indústria do mero aborrecimento" tão ou mais prejudicial ao país do que a própria judicialização excessiva.

Referências

AERO MAGAZINE. Companhias aéreas gastam em processos o mesmo que arrecadam com bagagens, revela ANAC. Aero Magazine. 17 set. 2025. Disponível em: https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/companhias-aereas-gastos-judiciais-bagagens-anac-2025.html. Acesso em: 6 maio 2026.

ALBUQUERQUE, Fernando. Primazia da lex specialis no direito aeronáutico e seu diálogo com o direito do consumidor. Consultor Jurídico, São Paulo, 24 jan. 2026. Disponível em: https://www.conjur.com.br/2026-jan-24/primazia-da-lex-specialis-no-direito-aeronautico-e-seu-dialogo-com-o-direito-do-consumidor/. Acesso em: 6 maio 2026.

ALVIM, Agostinho. Da inexecução das obrigações e suas consequências. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 1980.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS AÉREAS (ABEAR). Mapeamento sobre litigância predatória no setor aéreo do Brasil. [S. l.]: ABEAR, 2024. Disponível em: https://static.poder360.com.br/2024/09/estudo-abear-judicializacao.pdf. Acesso em: 5 junho 2026.

BENJAMIN, Antônio Herman V.; MARQUES, Cláudia Lima; BESSA, Leonardo Roscoe. Manual de direito do consumidor. 8. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017.

BERALDO, Leonardo de Faria. Dano moral no transporte aéreo de pessoas. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2024.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/. Acesso em: 5 jun. 2026.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 23 dez. 1986.

BRASIL. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 12 set. 1990.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jan. 2002.

BRASIL. Lei nº 14.034, de 5 de agosto de 2020. Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da Covid-19. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 6 ago. 2020.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 211.604/SC. Relator: Min. Aldir Passarinho Junior, Quarta Turma, j. 25 mar. 2003, DJ 23 jun. 2003. Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/. Acesso em: 1 mai. 2026.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial n°. 1.245.550/MG. Relator: Min. Luis Felipe Salomão, Quarta Turma, j. 17 mar. 2015, DJe 16 abr.2015. Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/. Acesso em: 18 jun. 2026.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Regimental no Recurso Especial nº 1.269.246/RS. Relator: Min. Luis Felipe Salomão, Quarta Turma, j. 20 maio 2014, DJe 27 maio 2014. Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/. Acesso em: 6 jun. 2026.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Interno no Agravo em Recurso Especial nº 2.256.063/SP. Relatora: Min. Maria Isabel Gallotti, Quarta Turma, j. 16 out. 2023, DJe 20 out. 2023. Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/. Acesso em: 1 mai. 2026.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Juiz pode exigir documentos para coibir litigância abusiva. Notícias. Brasília, DF, 20 mar. 2025. Disponível em: https://www.stj.jus.br/sites/portalp/Paginas/Comunicacao/Noticias/2025/20032025-Corte-Especial-decide-em-repetitivo-que-juiz-pode-exigir-documentos-para-coibir-litigancia-abusiva.aspx. Acesso em: 20 jun. 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ (Tema 210). Relator: Min. Gilmar Mendes, Tribunal Pleno, j. 25 maio 2017, DJe 13 nov. 2017. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/. Acesso em: 1 mai. 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Agravo em Recurso Extraordinário nº 1.560.244/RJ (Tema 1.417). Relator: Min. Dias Toffoli, repercussão geral reconhecida em 2025; decisão de suspensão nacional de 26 nov. 2025. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=7313323. Acesso em: 1 mai. 2026.

PARANÁ. Tribunal de Justiça do Estado do Paraná. 2º Juizado Especial Cível de Londrina. Despacho. Processo nº 0087950-13.2025.8.16.0014. Londrina, 15 jan. 2026, Dje. 29 jan. 2026. Disponível em: https://comunica.pje.jus.br/consulta?numeroProcesso=00879501320258160014 . Acesso em: 11 jun. 2026.

PARANÁ. Tribunal de Justiça do Estado do Paraná. 2ª Turma Recursal. Recurso Inominado nº 0007561-73.2018.8.16.0018. Relator: Alvaro Rodrigues Junior. Maringá, 13 nov. 2018. Disponível em: https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-pr/923457113. Acesso em: 11 jun. 2026

CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 13. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

CEDEÑO, Karina. 98,5% das ações judiciais movidas contra companhias aéreas no mundo ocorrem no Brasil. Panrotas, [S. l.], 9 jun. 2025. Disponível em: https://www.panrotas.com.br/aviacao/pesquisas-e-estatisticas/2025/06/985-das-acoes-judiciais-movidas-contra-companhias-aereas-no-mundo-ocorrem-no-brasil_218346.html. Acesso em: 5 jun. 2026.

DANTAS, Bisneto Cícero. Dano moral presumido (in re ipsa) no âmbito do contrato de transporte aéreo: uma análise das inovações trazidas pela Lei 14.034/20. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 137, p. 215-240, 2021. Disponível em: https://www.tjba.jus.br/unicorp/wp-content/uploads/2024/07/Dano-moral-presumido-in-re-ipsa-no-ambito-do-contrato-de-transporte-aereo.pdf. Acesso: 1 mai. 2026.

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. Curso de Direito Civil; São Paulo: Jus-Podivm, 2014.

FENELON JUNIOR, Ricardo; CATANANT, Ricardo; ALENCAR, Laís Facó. O custo da judicialização no setor aéreo brasileiro. JOTA, [S. l.], 3 jan. 2019. Disponível em: https://www.jota.info/tributos-e-empresas/regulacao/setor-aereo-custo-judicializacao. Acesso em: 1 mai. 2026.

MARINS, James. Responsabilidade da empresa pelo fato do produto. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1993. Disponível em: https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/235/9847/1/Responsabilidade%20civil%20do%20fornecedor%20pelo%20fato%20do%20produto.pdf. Acesso em: 1 mai. 2026.

MARQUES, Claudia Lima. Manual de direito do consumidor. 2. ed. rev., atual. e ampl. Antonio Herman V. Benjamin, Claudia Lima Marques e Leonardo Roscoe Bessa. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2009, p. 90.

MARQUES, Cláudia Lima; SQUEFF, Tatiana de A. F. R. Cardoso. As regras da Convenção de Montreal e o necessário diálogo das fontes com o CDC. Consultor Jurídico, São Paulo, 21 jun. 2017. Disponível em: https://www.conjur.com.br/2017-jun-21/regras-convencao-montreal-dialogo-fontes-cdc/. Acesso em: 1 mai. 2026.

MIGALHAS. Toffoli limita suspensão de ações por atraso e cancelamento de voos. Migalhas. 10 mar. 2026. Disponível em: https://www.migalhas.com.br/quentes/451536/toffoli-limita-suspensao-de-acoes-por-atraso-e-cancelamento-de-voos. Acesso em: 1 mai. 2026.

MIGALHAS. Ministro Herman alerta para "litigância abusiva reversa" por empresas. Migalhas, 18 mar. 2025. Disponível em: https://www.migalhas.com.br/quentes/426488/ministro-herman-alerta-para-litigancia-abusiva-reversa-por-empresas. Acesso em: 20 jun. 2026.

MIRAGEM, Bruno. Curso de direito do consumidor. 8. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2019.

NUNES, Rizzatto. Curso de direito do consumidor. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2021.

ROSA, Rovena. Suspensão nacional de ações sobre voos só abrange danos por fatores externos. Consultor Jurídico, São Paulo, 31 jan. 2026. Disponível em: https://www.conjur.com.br/2026-jan-31/suspensao-nacional-de-acoes-sobre-voos-so-abrange-danos-por-fatores-externos/. Acesso em: 6 jun. 2026.

ROSENVALD, Nelson et al. Indenização ao consumidor no âmbito do contrato de transporte aéreo, a teor da Lei 14.034/20. Migalhas de Responsabilidade Civil, São Paulo, 14 ago. 2020. Disponível em: https://www.migalhas.com.br/coluna/migalhas-de-responsabilidade-civil/332046/indenizacao-ao-consumidor-no-ambito-do-contrato-de-transporte-aereo--a-teor-da-lei-14-034-20. Acesso em: 1 mai. 2026.

SANSEVERINO, Paulo de Tarso Vieira. Responsabilidade civil no Código do Consumidor e a defesa do fornecedor. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

TARGA, Maria Luiza Baillo; MARTINS, Fernando Rodrigues. Desburocratização no turismo não pode atentar contra direito de passageiro PCD. Conjur, São Paulo, 5 ago. 2024. Disponível em: https://www.conjur.com.br/2024-ago-05/desburocratizacao-do-setor-do-turismo-nao-pode-atentar-contra-direitos-do-passageiro-pcd/. Acesso em: 19 jun. 2026.

TARTUCE, Flávio. Manual de direito do consumidor: direito material e processual. 13. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2024.