RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Año VII, vol. 1 2026 | Envío: 20/06/2026 | Aceptado: 23/06/2026 | Publicación: 26/06/2026

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

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

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

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 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.

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.

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Año VII, vol. 1 2026 | Envío: 20/06/2026 | Aceptado: 23/06/2026 | Publicación: 26/06/2026

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.

Introducción

El transporte aéreo es una de las actividades económicas más importantes de Brasil, generando miles de millones de dólares con más de cien millones de pasajeros viajando anualmente (PODER 360, 2025). Paralelamente a la expansión del mercado, se observa una creciente tendencia a los litigios en las relaciones entre pasajeros y aerolíneas, particularmente debido a retrasos y cancelaciones de vuelos, denegación de embarque (sobreventa de billetes), fallas en el suministro de información, entre otros problemas. El marco legal que rige la responsabilidad civil en el transporte aéreo de pasajeros está experimentando cambios considerables en este contexto.

En este sentido, la Ley N° 14.034/2020, promulgada inicialmente como medida transitoria debido a la pandemia de Covid-19, introdujo cambios significativos en el Código Aeronáutico Brasileño (Ley N° 7.565/1986). Entre las modificaciones, destacan las de carácter permanente, especialmente la incorporación del Artículo 251-A, que condiciona la indemnización por daños morales a la demostración de un daño real, y la modificación del Artículo 256, § 3, que ahora contempla los casos de caso fortuito y fuerza mayor. No obstante, el Tribunal Supremo Federal reconoció recientemente la repercusión general del Tema 1.417 (ARE N° 1.560.244/RJ), que trata sobre las exclusiones de responsabilidad de las aerolíneas y la posible existencia de conflicto entre el Código de Protección al Consumidor y el Código Aeronáutico Brasileño en lo que respecta a la aplicación del caso fortuito y la fuerza mayor.

Estos cambios legislativos, junto con el reconocimiento de la repercusión general del Tema 1.417 por parte del Tribunal Supremo Federal (ARE No. 1.560.244/RJ), han reavivado

el debate sobre los límites de la responsabilidad civil de las aerolíneas en el transporte de pasajeros. Por un lado, se cuestiona si el Artículo 251-A eliminó la posibilidad de reconocer daños morales presuntos (*in re Por un* lado, existe un debate sobre qué régimen jurídico debería prevalecer en casos de circunstancias imprevistas y fuerza mayor, dada una hipotética tensión entre el Código Aeronáutico Brasileño y el Código de Protección al Consumidor.

En este contexto, el problema de investigación que guía este trabajo consiste en investigar si los daños morales presuntos aún pueden admitirse en el transporte aéreo brasileño después de la inserción del artículo 251-A del Código Aeronáutico Brasileño, así como qué régimen legal es aplicable a los casos de caso fortuito y fuerza mayor en el transporte aéreo de personas, considerando los efectos de la Ley No. 14.034/2020 y la controversia establecida en el Tema 1.417 de la Corte Suprema Federal.

Se argumenta, como hipótesis, que los daños morales *en re El principio de responsabilidad ineludible (ipsa)* sigue siendo excepcionalmente aplicable en situaciones que van más allá de las molestias cotidianas, como retrasos excesivos, falta de asistencia material, *sobreventa de billetes* y graves incumplimientos del deber de informar. Se argumenta además que las hipótesis de caso fortuito y fuerza mayor previstas en el Código Aeronáutico Brasileño no excluyen la aplicación del Código de Protección al Consumidor, y que ambos instrumentos jurídicos deben interpretarse de forma armónica a la luz de la teoría del caso ineludible.

En vista de lo anterior, este artículo tiene como objetivo analizar los principales problemas actuales de la responsabilidad civil de las aerolíneas en el transporte de personas, centrándose en los cambios permanentes introducidos por la Ley N° 14.034/2020 y la repercusión general del Tema 1.417 de la Corte Suprema Federal. Para ello, busca: (i) examinar la controversia e incertidumbre jurídica generada por el artículo 251-A del Código de Aeronáutica Brasileño en relación con los daños morales presuntos; y (ii) analizar el Tema 1.417, argumentando la inexistencia de conflicto entre el Código de Protección al Consumidor y el Código de Aeronáutica Brasileño respecto a las exclusiones de caso fortuito y fuerza mayor.

La investigación adopta un método cualitativo, con un enfoque dogmático-jurídico, bibliográfico y documental. Se examinaron cambios legislativos, precedentes del Tribunal Supremo Federal (TSF) y del Tribunal Superior de Justicia (TSJ), sentencias estatales ejemplares y noticias legales/sectoriales recientes, seleccionados por su relevancia temática para el Artículo 251-A, el Artículo 256, § 3, del Código Administrativo Brasileño (CBA) y el Tema 1.417 del TSF.

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Año VII, vol. 1 2026 | Envío: 20/06/2026 | Aceptado: 23/06/2026 | Publicación: 26/06/2026

2. La controversia en torno al artículo 251-A del Código Aeronáutico Brasileño relativo a los daños morales *en materia de ipsa*

La Ley N° 14.034, del 5 de agosto de 2020, originada por la Medida Provisional N° 925/2020, introdujo el Artículo 251-A en el Código Aeronáutico Brasileño (Ley N° 7.565/1986), con la siguiente redacción:

> Art. 251-A. La indemnización por daños no pecuniarios resultantes de un fallo en la ejecución del contrato de transporte está condicionada a que el pasajero o el remitente o consignatario de la carga demuestren la ocurrencia real de la pérdida y su alcance (BRASIL, 1986).

La disposición antes mencionada se incorporó como enmienda permanente al Código Aeronáutico Brasileño bajo el pretexto de legislación de emergencia por pandemia. Sin embargo, como se demostrará, su redacción es sumamente controvertida, ya que aparentemente prohíbe cualquier posibilidad de daños morales presuntos en el transporte aéreo, lo que podría llevar a interpretaciones erróneas por parte de quienes aplican la ley.

En el Tribunal Superior de Justicia, el recurso interlocutorio en el Recurso Especial 1.269.246/RS resumió que la verificación de los daños morales no reside precisamente en la mera ocurrencia del acto ilícito, de modo que no todo acto que sea incompatible con el ordenamiento jurídico da lugar a una indemnización por daños morales. En palabras de Sérgio Cavalieri Filho, cuya doctrina es constantemente citada en los tribunales y en el propio Tribunal Superior:

> El mero disgusto, la molestia, los sentimientos heridos, la irritación o la mayor sensibilidad están fuera del alcance de los daños morales, ya que, además de ser parte de la normalidad de nuestra vida cotidiana, en el trabajo, en el tráfico, entre amigos e incluso en el entorno familiar, tales situaciones no son lo suficientemente intensas y duraderas como para perturbar el equilibrio psicológico del individuo (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 119).

En esa misma línea, la histórica Apelación Especial 1,584,465/MG, redactada por la Jueza Nancy Andrighi y publicada en el Boletín No. 638, estableció que:

En el caso específico de un retraso o cancelación de vuelo operado por una aerolínea, no se prevé que se puedan presumir daños morales como resultado del **mero retraso** y cualquier incomodidad, molestia o disgusto (BRASIL, 2018, énfasis añadido).

Sin embargo, el Tribunal Superior de Justicia, en varias sentencias, ha establecido excepciones a la regla de que los daños morales en el transporte aéreo no se presumen y deben

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Año VII, vol. 1 2026 | Envío: 20/06/2026 | Aceptado: 23/06/2026 | Publicación: 26/06/2026

desestimarse en función de las circunstancias específicas de cada caso. Casos como retrasos excesivos en los vuelos, sobreventa de billetes y falta de asistencia material siguen estando sujetos a la presunción de daños morales. El ministro Luis Felipe Salomão citó, a modo de ejemplo, un precedente del ministro Aldir Passarinho Junior, en un caso de retraso de 24 horas en un vuelo combinado con *sobreventa de billetes,* donde ni siquiera la asistencia material habría sido suficiente para excluir la indemnización por daños morales, dada la pésima calidad del servicio.

> Cabe señalar que, a diferencia de lo ocurrido en el presente caso, **cuando el retraso es sustancial, causando verdadera incomodidad a los pasajeros, la hipótesis de mera molestia ya no es válida, dando lugar al derecho a indemnización** : CIVIL. ACCIÓN DE INDEMNIZACIÓN. **RETRASO DE VUELO (24 HORAS). SOBREVENTA. DAÑOS MORALES.** IMPORTE. CONVENCIÓN DE VARSOVIA. CÓDIGO DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR. PREVALENCIA. **I. No obstante la infraestructura de los aeropuertos modernos o la disponibilidad de hoteles y transporte adecuados, esto no es suficiente para eliminar los daños morales cuando el retraso del vuelo es excesivo** , causando una incomodidad y angustia significativas al pasajero, que exceden la situación de mera vicisitud , que es plenamente soportable. II. A diferencia de los retrasos en los vuelos por motivos de seguridad, que, incluso cuando son muy prolongados, dan lugar al derecho a indemnización por daños morales, **la práctica de la sobreventa, que consiste en vender billetes por encima de la capacidad de la aeronave, realizada en interés exclusivo de la aerolínea en detrimento de los derechos del consumidor, exige una sanción pecuniaria mayor** , sin que, no obstante, se produzca un enriquecimiento injusto. III. Recurso especial parcialmente concedido (BRASIL, 2014, énfasis añadido).

Además, es necesario citar la sentencia dictada por la Ministra María Isabel Gallotti, en el Recurso Interno en Recurso Especial 2.256.063/SP, en la que se reconoció expresamente el deber de la aerolínea de indemnizar por un retraso de seis horas, rechazando la aplicación indiscriminada del artículo 251-A del Código Aeronáutico Brasileño y admitiendo daños morales *en re ipsa* debido a la ausencia de asistencia material cuando ha transcurrido un cierto período de tiempo:

> [...] en este caso, se considera la ausencia de asistencia material, y no existe jurisprudencia que establezca que las causas que autorizan la fijación de daños morales deban ser acumulativas para que puedan ser caracterizadas. Es necesario determinar, a la luz del caso específico, la presencia de elementos que constituyen daño moral, y, en este caso, están presentes, manifestados no solo en la **demora de aproximadamente seis horas** en un viaje internacional, sino también en la ausencia de asistencia material debida a la parte perjudicada, lo cual, según la interpretación de los tribunales inferiores, constituyó un hecho extraordinario capaz de afectar la esencia de la personalidad del apelado. **El apelante no tiene mejor suerte con respecto a lo que alega en relación con el artículo 251-A del Código Aeronáutico Brasileño. No es necesario demostrar las situaciones perjudiciales que puede causar la falta de asistencia material, considerando que la misma falta de asistencia material, una vez transcurrido cierto período de tiempo, es una causa autónoma para justificar la concesión de daños morales , y no es necesario demostrar todas las consecuencias que el incumplimiento de esta obligación por**

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Año VII, vol. 1 2026 | Envío: 20/06/2026 | Aceptado: 23/06/2026 | Publicación: 26/06/2026

> **parte de la empresa puede haber causado realmente al consumidor** (BRASIL, 2023, énfasis añadido).

Por lo tanto, el Tribunal Superior de Justicia no comparte la idea de que los daños morales en el transporte aéreo se presuman en todos los casos. Esto aplica únicamente a los casos de mera demora, según lo establecido en el Recurso Especial 1.584.465/MG, publicado en el Boletín 638 en 2018.

Sin embargo, creo que es necesaria una uniformidad de la jurisprudencia, con criterios objetivos mínimos respecto a la valoración de los daños morales, así como una postura más clara sobre cuál debería ser el punto de partida para desestimar la "mera demora", para evitar que se establezca en el país una "industria de las molestias", en contraposición a la ya conocida "industria de los daños morales". En este sentido, me hago eco de las palabras del juez Leonardo de Faria Beraldo, un destacado estudioso de la responsabilidad civil de las aerolíneas:

> Lo cierto es que en Brasil puede haberse creado una «industria de la mera molestia». [...] En mi opinión, no cabe duda de que la consolidación de la «industria de la mera molestia» puede ser mucho más perjudicial para el desarrollo económico y social del país que la supuesta «industria del daño moral» (BERALDO, 2024, p. 176).

A su vez, el artículo 251-A del Código Aeronáutico Brasileño, debido a su mala redacción al no establecer expresamente que, como regla general, los daños morales en el transporte aéreo no se presumen, crea una enorme incertidumbre jurídica si el profesional del derecho es descuidado y no considera la justificación . *La decisión debe tomarse* en conjunto con una interpretación sistemática de la jurisprudencia del Tribunal Superior de Justicia sobre el tema. Desde que la norma mencionada entró en vigor, ha permitido que muchos jueces apliquen esta disposición a ciegas, como si los daños morales en el transporte aéreo se limitaran únicamente a citas perdidas o accidentes, lo cual es una idea errónea. En este sentido:

> Ahora bien, me parece bastante obvio que esta disposición solo se aplica a los casos en que no se presumen daños morales. Por lo tanto, nos encontramos ante dos situaciones muy distintas: si se presumen daños morales, el artículo 251-A no se aplica; sin embargo, si no se presumen, entonces el artículo 251-A no se *aplica . ipsa* , entonces será necesario que la víctima demuestre en detalle qué derecho de la personalidad fue violado, para que el juez pueda verificar el alcance del daño (BERALDO, 2024, p. 173).

En este sentido, la doctrina del derecho del consumidor no escatima críticas al artículo 251-A, ya que no se puede exigir al pasajero que demuestre el daño moral sufrido, puesto que las consecuencias de un daño no patrimonial no se confunden con la violación de los derechos de la personalidad. Los daños morales deben valorarse con base en los hechos objetivos

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Año VII, vol. 1 2026 | Envío: 20/06/2026 | Aceptado: 23/06/2026 | Publicación: 26/06/2026

demostrados en el caso específico, analizando si son suficientes para transgredir los intereses no patrimoniales de la víctima (DANTAS, 2021). En la misma línea, María Luiza Baillo Targa, una voz destacada en la defensa de los altamente vulnerables , también argumenta a favor de la inconstitucionalidad del artículo 251-A, sosteniendo que la atenuación del derecho a indemnización por ley viola el principio de dignidad humana, fundamento de los derechos de la personalidad y otros derechos fundamentales, en el sentido de que la dignidad humana es el verdadero vector axiológico fundamental que guía y justifica la mitigación de los daños a los derechos de la personalidad, siendo la indemnización por daños no patrimoniales uno de sus principales instrumentos de realización. En este sentido:

> La propuesta de mitigación de la responsabilidad civil de las aerolíneas por daños morales **viola el principio fundamental de dignidad humana, principio rector y valor fundamental del ordenamiento jurídico brasileño, así como la base de los derechos de la personalidad y los derechos fundamentales.** [...] Cabe destacar que la indemnización por daños no pecuniarios es una expresión concreta de la dignidad humana, que actúa como un instrumento eficaz para mitigar las lesiones a los derechos de la personalidad. Por lo tanto, atenuar, por ley, el derecho a la indemnización no solo socava este principio fundamental, sino que también corrompe el deber del Estado de proteger a los consumidores (Constitución brasileña, artículo 5, inciso XXXII), ignorando el «principio de vulnerabilidad» como elemento de conexión entre la Constitución y el Código de Protección al Consumidor. Además, la propia Constitución garantiza la responsabilidad civil como una "garantía" de la prevalencia de los derechos fundamentales: dado que la relación pasajero-transportista es asimétrica y vertical, y dado que existe una norma que protege los derechos del sujeto, ciertamente vulnerable, la responsabilidad civil opera como una relación jurídica fundamental , contribuyendo a la preservación de los derechos fundamentales y poniendo de relieve la práctica de delitos inconstitucionales (TARGA; MARTINS, 2024, énfasis añadido).

No obstante, consideremos la interpretación del propio Tribunal Superior de Justicia (TSJ), en la sentencia REsp 1.245.550/MG, respecto a la irrelevancia de probar el sufrimiento psicológico de una manera específica:

> [...] Los daños morales no se manifiestan en el dolor o el sufrimiento, que son, de hecho, su consecuencia, su resultado. El daño es un hecho que precede a los sentimientos de aflicción y angustia que experimenta la víctima, y no está necesariamente vinculado a ninguna reacción psíquica de la misma (BRASIL, 2015).

A la luz de estas premisas, concluyo que el artículo 251-A presenta una incertidumbre jurídica tan flagrante que incluso viola el principio de no regresión en materia de derechos sociales. Después de todo, el sufrimiento derivado de daños no pecuniarios es una sensación exclusivamente subjetiva, de tal manera que «cada ser humano recibe los golpes de la vida de forma única, lo que implica que sucesos cotidianos y prosaicos, de poca importancia para

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Año VII, vol. 1 2026 | Envío: 20/06/2026 | Aceptado: 23/06/2026 | Publicación: 26/06/2026

algunos, pueden representar grandes conmociones para otros. La subjetividad humana es una dimensión etérea e impalpable» (FARIAS; ROSENVALD, 2014, p. 332). La parte perjudicada solo debe probar la existencia de la violación del derecho a la personalidad, y no el sufrimiento en sí mismo, cuya prueba es sumamente difícil.

3. Caso 1.417 de la Suprema Corte Federal y la controversia entre el Código de Protección al Consumidor y el Código Aeronáutico Brasileño.

En este contexto, la responsabilidad civil de las aerolíneas por retrasos, cancelaciones o alteraciones de vuelos resultantes de casos fortuitos o fuerza mayor se ha convertido, en los últimos años, en uno de los puntos de mayor tensión entre el sistema de protección al consumidor y el régimen del sector aeronáutico. El punto álgido de esta controversia es el Tema 1.417 de la repercusión general de la Suprema Corte Federal, que decidirá qué instrumento jurídico debe prevalecer en la regulación de las exclusiones de responsabilidad de la compañía aérea. Antes de profundizar en el tema, conviene transcribir la disposición del Código Aeronáutico Brasileño (art. 256, §3º) que tipifica las hipótesis de casos fortuitos o fuerza mayor, insertada por la Ley N° 14.034/2020:

> Artículo 256. [...] § 3. A los efectos del apartado II del § 1 de este artículo, la ocurrencia de uno o más de los siguientes eventos constituye un caso fortuito o de fuerza mayor, siempre que sean sobrevenidos, imprevisibles e inevitables: I – restricciones al aterrizaje o despegue resultantes de condiciones meteorológicas adversas impuestas por un organismo del sistema de control de tránsito aéreo; II – restricciones al aterrizaje o despegue resultantes de la indisponibilidad de la infraestructura aeroportuaria; III – restricciones al vuelo, aterrizaje o despegue resultantes de resoluciones de la autoridad de aviación civil o de cualquier otra autoridad u organismo de la Administración Pública, que será responsable; IV – declaración de pandemia o publicación de actos gubernamentales derivados de la misma, con el fin de prevenir o restringir el transporte aéreo o las actividades aeroportuarias. (BRASIL, 1986).

El tema 1.417 fue reconocido en el Recurso Extraordinario 1.560.244/RJ, bajo la tutela del Ministro Dias Toffoli, y su repercusión general fue admitida en agosto de 2025 (BRASIL, 2025). La cuestión constitucional consiste en determinar si, a la luz del artículo 178 de la Constitución Federal, las normas sobre transporte aéreo prevalecen sobre las normas de protección al consumidor en materia de responsabilidad civil por cancelación, alteración o retraso de un vuelo debido a caso fortuito o fuerza mayor. El caso paradigmático se originó a partir de un vuelo nacional afectado por el humo de incendios en el Pantanal, lo cual es particularmente

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Año VII, vol. 1 2026 | Envío: 20/06/2026 | Aceptado: 23/06/2026 | Publicación: 26/06/2026

relevante porque el artículo 178 de la Constitución se refiere expresamente solo al transporte internacional.

El 26 de noviembre de 2025, el Ministro Dias Toffoli ordenó la suspensión a nivel nacional de todos los procedimientos judiciales sobre el tema, con base en el artículo 1035, § 5, del Código de Procedimiento Civil. La decisión se fundamentó en la proliferación de resoluciones contradictorias y el fenómeno de los litigios masivos, alegando que Brasil concentra el 98,5% de todas las demandas contra aerolíneas a nivel mundial (BRASIL, 2025). Posteriormente, al aceptar una moción de aclaración el 10 de marzo de 2026, el relator aclaró que la suspensión abarca exclusivamente los casos de caso fortuito o fuerza mayor, según lo previsto en el artículo 256, § 3, del Código Aeronáutico Brasileño (situaciones de caso fortuito externo), sin incluir los casos de caso fortuito interno, que siguen rigiéndose por el Código de Protección al Consumidor. Esta aclaración impone al Poder Judicial el deber de hacer la distinción (*distinguir*) caso por caso (MIGALHAS, 2026).

El debate se basa en precedentes anteriores. En el Tema 210 (RE 636.331/RJ, Ponente: Magistrado Gilmar Mendes, 2017), la Corte Suprema estableció la prevalencia de los Convenios de Varsovia y Montreal sobre el Código de Protección al Consumidor, pero solo en lo que respecta a los daños materiales en el transporte aéreo internacional, excluyendo expresamente los daños morales. En otras palabras, estableció que el Código de Protección al Consumidor debe prevalecer incluso sobre los tratados internacionales (salvo en materia de derechos humanos, obviamente) en lo que respecta a los daños morales. El Tema 1417, por su parte, innova al trasladar la controversia al transporte nacional y a la regulación de las exclusiones de responsabilidad.

La raíz dogmática de la controversia se originó en la lista de exclusiones del artículo 14, § 3, del Código de Protección al Consumidor:

> Artículo 14. El proveedor de servicios es responsable, independientemente de la culpa, de reparar los daños causados a los consumidores por defectos relacionados con la prestación de servicios, así como por información insuficiente o inadecuada sobre su uso y riesgos. (...) **§ 3. El proveedor de servicios solo no será responsable cuando demuestre: I - que, habiendo prestado el servicio, el defecto no existe; II - la culpa exclusiva del consumidor o de un tercero** (BRASIL, 1990, énfasis añadido).

Una primera postura, ahora minoritaria, sostiene que la lista es exhaustiva y que el legislador de protección al consumidor, al adoptar la teoría del riesgo, habría excluido la posibilidad de que el proveedor de servicios invocara casos fortuitos y de fuerza mayor no previstos expresamente. Esta posición es defendida por autores como Rizzatto Nunes y James Marins

(MARINS, 1993; NUNES, 2021). La visión ampliamente difundida, en cambio, encabezada por nombres como Sergio Cavalieri Filho, Bruno Miragem, Paulo de Tarso Vieira Sanseverino , Cláudia Lima Marques, Leonardo Roscoe Bessa y Flávio Tartuce, sostiene que la lista es meramente ilustrativa, admitiendo casos fortuitos externos y fuerza mayor como causas generales de ruptura del vínculo causal, aplicables a cualquier régimen de responsabilidad (BENJAMIN; MARQUES; BESSA, 2017; CAVALIERI FILHO, 2019;

Esta interpretación ha sido establecida por la jurisprudencia del Tribunal Superior de Justicia desde el Recurso Especial 120.647/SP (Rel. Min. Eduardo Ribeiro, 2000), en el que el Tribunal Superior estableció que el silencio del artículo 14, § 3 no impide la invocación de estas exclusiones, aplicando subsidiariamente el artículo 393 del Código Civil. Sin embargo, la admisibilidad está modulada por la distinción entre casos fortuitos internos y externos (ALVIM, 1980). Los casos fortuitos internos, que son eventos conectados al riesgo de la actividad, no eximen al proveedor. Solo los casos fortuitos externos, que son completamente ajenos a la actividad, rompen el vínculo causal. Este criterio fue establecido en el Resumen 479 del Tribunal Superior de Justicia y en la Declaración 443 de la V Conferencia de Derecho Civil, según la cual los casos fortuitos y la fuerza mayor solo excluyen la responsabilidad cuando el evento que causa el daño no está conectado a la actividad realizada (BRAZIL, 2011).

Precisamente en este punto intervino la Ley N° 14.034/2020, al incorporar el párrafo 3 al artículo 256 del Código Aeronáutico Brasileño, especificando cuatro casos de caso fortuito o fuerza mayor, siempre que sean sobrevenientes, imprevisibles e inevitables. Esta cláusula condicional es de gran relevancia, ya que deja claro que la intención del legislador era adoptar el concepto de fuerza mayor basado en la teoría de los eventos inevitables (artículo 393 del Código Civil). En otras palabras, para constituir un caso fortuito o fuerza mayor según el párrafo 3 del artículo 256 del Código Aeronáutico Brasileño, no basta con la mera suspensión de vuelos o el cierre del aeropuerto por parte de las autoridades ante cualquier fenómeno meteorológico; tampoco basta con un problema de infraestructura aeroportuaria; es necesario, en todos estos casos, que resulten de eventos *sobrevenientes, imprevisibles* e *inevitables* . Por ello, resulta erróneo entender que el apartado 3 del artículo 256 enumeraría (con la excepción de la pandemia) como casos de fuerza mayor situaciones que, en esencia, serían sucesos fortuitos internos . Además, esta disposición proporciona mayor seguridad jurídica, ya que impide que las aerolíneas invoquen ante los tribunales dudosas defensas de fuerza mayor al cancelar o retrasar vuelos debido a supuestos fenómenos meteorológicos, sin someterse al escrutinio de un tercero imparcial.

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Año VII, vol. 1 2026 | Envío: 20/06/2026 | Aceptado: 23/06/2026 | Publicación: 26/06/2026

En el caso del humo de los incendios del Pantanal, en el que la aerolínea en RE 1.560.244/RJ alegó supuesta fuerza mayor debido a "cambios climáticos adversos", defendiendo la aplicación del Código Aeronáutico Brasileño (CAB), es necesario enfatizar que en el caso sub judice, el Apelante no invocó ninguna orden o carta oficial que restringiera los vuelos de las autoridades aeroportuarias, ni ningún cierre del aeropuerto, lo cual, en mi opinión, debilita el argumento de que hubiera sido imposible evitar operar el vuelo en esa fecha, considerando la aplicación del §3 del artículo 256 del CAB. Hay otras sentencias similares (*p. ej.* Apr. 1005723-76.2020.8.26.0003/TJSP) que ilustran esta premisa, pero a modo de ejemplo, incluso con fines didácticos, veamos un caso similar en RI No. 0007561-73.2018.8.16.0018 del 2º Panel de Apelación de Maringá (PR), donde la apelación presentada por la aerolínea (que invocó el argumento de fuerza mayor debido a condiciones climáticas adversas) fue desestimada por las siguientes razones:

> RESUMEN : APELACIÓN. TRANSPORTE AÉREO. CANCELACIÓN DE VUELO. **FUERZA MAYOR. CARGA DE LA PRUEBA. MAL TIEMPO NO PROBADO** . CASO FORTUITO INTERNO QUE NO EXIME AL DEMANDADO DE RESPONSABILIDAD. IMPORTE DE LOS DAÑOS MORALES QUE NO MERECE ALTERACIÓN. APELACIÓN DESESTIMADA. 1. El retraso o la cancelación de un vuelo debido a fuerza mayor exime al proveedor del servicio de cualquier daño alegado al consumidor. **Sin embargo, la carga de la prueba recae sobre el proveedor del servicio para demostrar la ocurrencia de fuerza mayor, es decir, la imposibilidad absoluta de cumplir con la obligación asumida** . 2. En este caso, la compañía aérea no probó satisfactoriamente la ocurrencia de fuerza mayor, por las siguientes **razones: a)** Cualquier noticia extraída de internet, que se limita a informar sobre las condiciones meteorológicas, así como el boletín METAR, no es suficiente para probar condiciones meteorológicas desfavorables para el vuelo, ya que carece de respaldo oficial y análisis por parte de un técnico de los códigos allí mencionados; **b)** la información contenida en el sistema ANAC VRA es ingresada, modificada y eliminada por las propias aerolíneas y no por una agencia gubernamental; **c)** las condiciones meteorológicas destinadas a orientar a los profesionales aeronáuticos se proporcionan a través de tablas, gráficos, mapas y pronósticos climatológicos, material al que el apelante ciertamente tiene y tuvo acceso oficial a través de las autoridades aeronáuticas; **d)** la comunicación oficial de la torre del aeropuerto en cuestión podría servir como prueba del riesgo de aterrizaje o despegue. [...] 7. Apelación desestimada. [...] (PARANÁ, 2018, énfasis añadido).

Cabe destacar que la resolución mencionada data de 2018, año en que aún no existía la modificación del inciso 3 del artículo 256 del Código Aeronáutico Brasileño (CAB). El fundamento jurídico aplicado fue perfectamente lógico en cuanto a la carga de la prueba, sin causar perjuicio alguno al consumidor ni someter al prestador del servicio a una carga probatoria imposible. Por ello, reitero que no existe conflicto entre el Código de Protección al Consumidor y el Código Aeronáutico Brasileño respecto a esta materia.

Como señala Marques (2017), la aplicación del Código de Protección al Consumidor, como norma especial relativa al sujeto, no excluye la aplicación de otras normas especiales

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Año VII, vol. 1 2026 | Envío: 20/06/2026 | Aceptado: 23/06/2026 | Publicación: 26/06/2026

relativas al objeto, entre las que se encuentra el propio Código Aeronáutico Brasileño. Por lo tanto, no existe una relación de exclusión, sino de complementariedad: ambos instrumentos jurídicos se aplican simultáneamente y de forma coordinada, prevaleciendo en cada caso la norma que ofrece mayor protección a la parte vulnerable.

Desde esta perspectiva, el Código Aeronáutico Brasileño debe entenderse como una norma sectorial especial que define técnicamente las exclusiones de responsabilidad, sin excluir el Código de Protección al Consumidor como una cláusula de protección general, responsable de los deberes de conducta, la responsabilidad objetiva y la protección contra cláusulas abusivas (ALBUQUERQUE, 2026). Además, el § 4 del artículo 256 del CBA mantiene intactos los deberes de asistencia material, reubicación y reembolso, incluso en caso de caso fortuito o fuerza mayor, lo que demuestra que el legislador no pretendía revocar la protección esencial del consumidor, como se detalla a continuación:

> Artículo 256. El transportista es responsable de los daños derivados de: [...] II - retraso en el transporte aéreo contratado. § 1 El transportista no será responsable: [...] II - en el caso del inciso II del **encabezado** de este artículo, si prueba que, debido a **caso fortuito o fuerza mayor** , fue imposible adoptar las medidas necesarias, suficientes y adecuadas para evitar el daño. [...] § 4. **La disposición contenida en el inciso II del § 1 de este artículo no exime al transportista de ofrecer asistencia material al pasajero,** así como de ofrecer las alternativas de reembolso del importe pagado por el billete y por cualquier servicio auxiliar al contrato de transporte, reubicación o nueva ejecución del servicio por otro medio de transporte, incluso en casos de retraso e interrupción del vuelo por un período superior a 4 (cuatro) horas según lo previsto en los artículos 230 y 231 de esta Ley (BRASIL, 1986, énfasis añadido).

Por lo tanto, la clasificación del artículo 256, § 3, no hace más que codificar, para el sector de la aviación, hipótesis ya reconocidas residualmente por la jurisprudencia desde el Recurso Especial 120.647/SP, y ahora sometidas al escrutinio de los requisitos de evento sobrevenido, imprevisibilidad e inevitabilidad.

Se concluye, por lo tanto, que el Tema 1.417 no representa un verdadero conflicto normativo, sino más bien una oportunidad para que la Suprema Corte Federal reafirme la coexistencia armoniosa entre el Código de Protección al Consumidor y el Código Aeronáutico Brasileño, con el fin de preservar tanto la especificidad sectorial como la protección al consumidor, tal como lo garantizan los artículos 5, XXXII, y 170, V, de la Constitución Federal.

Partiendo de la premisa de que no existe conflicto normativo, surge una pregunta incómoda: si el Código de Protección al Consumidor y el Código Aeronáutico Brasileño son mutuamente excluyentes, ¿cuál era la verdadera intención de las aerolíneas al interponer el recurso extraordinario que dio origen al Tema 1.417 — el Recurso Extraordinario N.º 1.560.244/RJ—

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Año VII, vol. 1 2026 | Envío: 20/06/2026 | Aceptado: 23/06/2026 | Publicación: 26/06/2026

? La respuesta se revela en la conducta procesal de las aerolíneas tras la orden nacional de suspensión de los procedimientos.

Una vez obtenida la suspensión nacional, se constató que numerosos procedimientos suspendidos ni siquiera se referían a la hipótesis de casos fortuitos externos, según el artículo 256, § 3, del Código Aeronáutico Brasileño (criterio exclusivo definido por el Ministro Toffoli para la suspensión de procedimientos); en realidad, se trataba de casos fortuitos internos, como fallas operativas, *sobreventa de billetes* y falta de asistencia material, es decir, asuntos ajenos al objeto de la repercusión general. No obstante, la audacia de las aerolíneas fue tal que llegaron al extremo de solicitar la suspensión de procedimientos en plena fase de ejecución de la sentencia o incluso sin presentar defensa. Por ejemplo, en el 9º Juzgado Civil Especial del Distrito Capital en Vila Isabel (RJ), ya en la fase de ejecución de la sentencia, el tribunal advirtió a la aerolínea Azul de la posibilidad de ser condenada por litigio de mala fe si persistía en la solicitud de suspensión de procedimientos (ROSA, 2026). Otros ejemplos, como en el Segundo Juzgado Civil Especial de Londrina (PR), fueron bastante frecuentes, tal como se describe en la sentencia que figura a continuación:

> La decisión de la Corte Suprema Federal que reconoce la repercusión general en el Tema 1417 se aplica a los casos de cancelación, alteración o retraso de vuelos debido a circunstancias imprevistas (factores externos). En el presente caso, **el demandado ni siquiera ha presentado contestación ni alegatos de defensa.** Por lo tanto, no analizaré la solicitud de suspensión del procedimiento (PARANÁ, 2026, énfasis añadido) .

Los absurdos fueron de tal magnitud que la propia Corte Suprema Federal, al juzgar las mociones de aclaración el 10 de marzo de 2026, tuvo que reiterar que la suspensión solo abarcaba eventos externos imprevistos y que correspondía a los jueces realizar la *distinción necesaria* , liberando de la suspensión de los procedimientos aquellos casos que no caían en el tema 1417 (MIGALHAS, 2026).

Resulta evidente, por tanto, que, al menos inicialmente, la verdadera intención de las aerolíneas no era dar mayor importancia al establecimiento del precedente legal en materia de fuerza mayor, sino más bien detener el mayor número posible de demandas judiciales, durante el mayor tiempo posible.

Esta nefasta estrategia se ve corroborada por los datos económicos del sector. Según una encuesta basada en información de la propia Agencia Nacional de Aviación Civil, las sentencias judiciales representaron aproximadamente el 1% de los gastos operativos de las aerolíneas en 2017; en el primer trimestre de 2025, los gastos relacionados con sentencias (R$ 330 millones)

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Año VII, vol. 1 2026 | Envío: 20/06/2026 | Aceptado: 23/06/2026 | Publicación: 26/06/2026

fueron equivalentes a una cantidad cercana a la recaudada por el manejo de equipaje, aproximadamente el 1,5% (AERO MAGAZINE, 2025; FENELON JUNIOR; CATANANT; ALENCAR, 2019). A esto se suma el hecho de que Brasil, según la Asociación Brasileña de Compañías Aéreas, concentra entre el 95% y el 98,5% de las demandas presentadas contra aerolíneas a nivel mundial, a pesar de que representa aproximadamente el 3% del tráfico aéreo mundial (ABEAR, 2024; CEDEÑO, 2025). Además, datos recientes indican un aumento de más del 231% en las cancelaciones de vuelos en los últimos dos años (PODER 360, 2025).

Con el debido respeto al Tribunal Supremo Federal, considero errónea la idea de que un hipotético litigio abusivo por parte de los consumidores en el contexto de litigios colectivos (tema ya tratado en el caso STJ 1198) sea una de las razones de la repercusión general , puesto que las cifras mencionadas contrastan con una interpretación inversa del tan cacareado "litigio abusivo o depredador" en las demandas de consumidores de aerolíneas: precisamente porque el coste judicial es insignificante, resulta económicamente ventajoso para las aerolíneas mantener un nivel de servicio deficiente y asumir la carga de las indemnizaciones, externalizando los costes de su ineficiencia al Poder Judicial y a los propios pasajeros, en lugar de invertir en puntualidad, asistencia material y prevención de fallos. En resumen, para el sector de la aviación es más barato inundar el Poder Judicial con demandas que ofrecer un servicio de calidad.

Desde esta perspectiva, la suspensión general y genérica de los procedimientos solicitada por las aerolíneas bajo el pretexto del Tópico 1.417 claramente no se sostiene como un instrumento de seguridad jurídica, sino que se revela como una táctica dilatoria que penaliza el acceso a la justicia para miles de consumidores perjudicados por fallas reales en la prestación de servicios aéreos. Esto es lo que se conoce como litigio abusivo inverso, un concepto empleado por el Ministro Herman Benjamin, donde los absurdos aquí reportados complementan lo que ya había advertido el distinguido jurista (MIGALHAS, 2025). En resumen, la necesidad de reconocer que no existe conflicto entre el Código de Protección al Consumidor y el Código Aeronáutico Brasileño en cuanto a las exclusiones de responsabilidad refuerza la necesidad de prestar mayor atención a la parte más débil en la relación jurídica.

Consideraciones finales

La Ley N° 14.034/2020 surgió con la promesa de brindar mayor seguridad y previsibilidad al sector de la aviación, especialmente tras los impactos de la pandemia. Sin embargo, después de algunos años, resulta evidente que las modificaciones permanentes introducidas en

el Código Aeronáutico Brasileño, en particular los artículos 251-A y 256, § 3, terminaron generando más debate que soluciones definitivas.

A lo largo de este trabajo, fue posible verificar la grave incertidumbre jurídica del artículo 251-A, dada su redacción técnicamente problemática al excluir los daños morales presuntos (*in re (ipsa*). Sin embargo, mediante una interpretación sistemática, a la luz de la jurisprudencia del Tribunal Superior de Justicia (TSJ), se concluye que los daños morales presuntos siguen siendo excepcionalmente aplicables en casos como demoras excesivas, falta de asistencia material, sobreventa de plazas, graves fallos de información, entre otras situaciones que van más allá de la mera molestia cotidiana. No obstante, el consumidor, la parte más vulnerable en la relación jurídica, no puede ser sometido a la imposición de una carga de la prueba imposible al capricho de la subjetividad de cada juez.

Finalmente, el caso 1.417 de la Corte Suprema puso de manifiesto la tensión entre el Código de Protección al Consumidor y el Código Aeronáutico Brasileño, que en realidad ni siquiera presenta un conflicto real entre ambos instrumentos jurídicos en lo que respecta a las exclusiones de responsabilidad por casos fortuitos o fuerza mayor. El Código Aeronáutico Brasileño adoptó la teoría de los eventos inevitables, lo que permite que ambos instrumentos jurídicos coexistan armoniosamente sin que uno anule al otro. Si bien la suspensión nacional de los procedimientos se justificó por la multiplicidad de acciones y el riesgo de decisiones contradictorias, en la práctica terminó paralizando muchos casos que ni siquiera trataban sobre eventos fortuitos externos, muchos de ellos derivados de solicitudes de suspensión masiva por parte de las aerolíneas, lo que obligó a la Corte Suprema Federal a tomar medidas urgentes.

En resumen, la Ley 14.034/2020 no representó un retroceso total en la protección de los pasajeros aéreos, pero tampoco fue el progreso esperado. Su redacción, especialmente la del artículo 251-A, dejó lagunas e incertidumbres que exigen una atención especial de la jurisprudencia nacional en materia de daños *morales* . *ipsa* . Sin embargo, el principal desafío que queda es evitar la consolidación de una "industria de mera molestia" en nombre de la seguridad jurídica para las aerolíneas, una industria que es tan perjudicial para el país, o incluso más, que los litigios excesivos en sí mismos.

Referencias

AERO MAGAZINE. Las aerolíneas gastan la misma cantidad en demandas que la que recaudan por las tarifas de equipaje, revela la ANAC. Aero Magazine. 17 de septiembre de 2025. Disponible en: https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/companhias-aereas-gastos-judiciais-bagagens-anac-2025.html. Consultado el 6 de mayo de 2026.

ALBUQUERQUE, Fernando. Primacía de la ley La primacía de la Lex Specialis en el derecho aeronáutico y su diálogo con el derecho del consumidor. Consultor Jurídico, São Paulo, 24 de enero de 2026. Disponible en: https://www.conjur.com.br/2026-jan-24/primazia-da-lex-specialis-no-direito-aeronautico-e-seu-dialogo-com-o-direito-do-consumidor/. Consultado el 6 de mayo de 2026.

ALVIM, Agostinho. Sobre el incumplimiento de obligaciones y sus consecuencias. 5ª edición. São Paulo: Saraiva, 1980.

Asociación Brasileña de Empresas Aéreas (ABEAR). Mapeo de litigios predatorios en el sector aéreo brasileño. [S. l.]: ABEAR, 2024. Disponible en: https://static.poder360.com.br/2024/09/estudo-abear-judicializacao.pdf. Consultado el 5 de junio de 2026.

BENJAMIN, Antônio Herman V.; MARQUÉS, Cláudia Lima; BESSA, Leonardo Roscoe . Manual de Derecho del Consumidor. 8ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2017.

BERALDO, Leonardo de Faría. Daños morales en el transporte aéreo de pasajeros. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2024.

BRASIL. Constitución de la República Federativa de Brasil de 1988. Brasilia, DF: Presidencia de la República, 1988. Disponible en: https://www.planalto.gov.br/. Consultado el 5 de junio de 2026.

BRASIL. Ley N° 7.565, del 19 de diciembre de 1986. Por la que se establece el Código Aeronáutico Brasileño. Gaceta Oficial de la Unión, Brasilia, DF, 23 de diciembre de 1986.

BRASIL. Ley N° 8.078, del 11 de septiembre de 1990. Establece medidas de protección al consumidor y otras disposiciones. Boletín Oficial de la Unión, Brasilia, DF, 12 de septiembre de 1990.

BRASIL. Ley N° 10.406, del 10 de enero de 2002. Por la que se establece el Código Civil. Gaceta Oficial de la Unión, Brasilia, DF, 11 de enero de 2002.

BRASIL. Ley N° 14.034, del 5 de agosto de 2020. Establece medidas de emergencia para la aviación civil brasileña debido a la pandemia de Covid-19. Gaceta Oficial de la Unión, Brasilia, DF, 6 de agosto de 2020.

BRASIL. Tribunal Superior de Justicia. Apelación Especial N.º 211.604/SC. Ponente: Magistrado Aldir Passarinho Junior, Cuarto Panel, sentencia del 25 de marzo de 2003, Gaceta Oficial del 23 de junio de 2003. Disponible en: https://scon.stj.jus.br/SCON/. Consultado el 1 de mayo de 2026.

BRASIL. Tribunal Superior de Justicia. Recurso Especial N.º 1.245.550/MG. Ponente: Magistrado Luis Felipe Salomão, Cuarto Panel, sentencia del 17 de marzo de 2015, Gaceta Oficial del 16 de abril de 2015. Disponible en: https://scon.stj.jus.br/SCON/. Consultado el 18 de junio de 2026.

BRASIL. Tribunal Superior de Justicia. Recurso Especial N° 1.269.246/RS. Ponente: Magistrado Luis Felipe Salomão, Cuarto Panel, sentencia del 20 de mayo de 2014, Gaceta Oficial del

27 de mayo de 2014. Disponible en: https://scon.stj.jus.br/SCON/. Consultado el 6 de junio de 2026.

BRASIL. Tribunal Superior de Justicia. Apelación Interna en Apelación Especial N° 2.256.063/SP. Relatora: Magistrada María Isabel Gallotti, Cuarto Panel, sentencia del 16 de octubre de 2023, DJe 20 de octubre de 2023. Disponible en: https://scon.stj.jus.br/SCON/. Consultado el: 1 de mayo de 2026.

BRASIL. Tribunal Superior de Justicia. Juez puede exigir documentos para frenar litigios abusivos. Noticias. Brasilia, DF, 20 de marzo de 2025. Disponible en: 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. Consultado el 20 de junio de 2026.

BRASIL. Tribunal Supremo Federal. Recurso Extraordinario N.º 636.331/RJ (Tema 210). Ponente: Magistrado Gilmar Mendes, Pleno del Tribunal, sentencia del 25 de mayo de 2017, publicada en el Boletín Oficial del 13 de noviembre de 2017. Disponible en: https://portal.stf.jus.br/. Consultado el 1 de mayo de 2026.

BRASIL. Suprema Corte Federal. Apelación Extraordinaria N° 1.560.244/RJ (Asunto 1.417). Relator: Magistrado Dias Toffoli, repercusión general reconocida en 2025; decisión de suspensión nacional del 26 de noviembre de 2025. Disponible en: https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=7313323. Consultado el 1 de mayo de 2026.

PARANÁ. Tribunal de Justicia del Estado de Paraná. Segundo Juzgado Civil Especial de Londrina. Auto. Caso n.º 0087950-13.2025.8.16.0014. Londrina, 15 de enero de 2026, Gaceta Oficial . 29 de enero de 2026. Disponible en: https://comunica.pje.jus.br/consulta?numeroProcesso=00879501320258160014. Consultado el 11 de junio de 2026.

PARANÁ. Tribunal de Justicia del Estado de Paraná. Segunda Sala de Apelaciones. Apelación n.º 0007561-73.2018.8.16.0018. Relator: Álvaro Rodrigues Junior. Maringá, 13 de noviembre de 2018. Disponible en: https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-pr/923457113. Consultado el 11 de junio de 2026.

CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de responsabilidad civil. 13ª edición. São Paulo: Atlas, 2019.

CEDEÑO, Karina. El 98,5% de las demandas presentadas contra aerolíneas en todo el mundo ocurren en Brasil. Panrotas , [S. l.], 9 de junio de 2025. Disponible en: 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. Consultado el 5 de junio de 2026.

DANTAS, Bisneto Cícero. Daño moral presunto (in re Daños morales presuntos en el ámbito de los contratos de transporte aéreo: un análisis de las innovaciones introducidas por la Ley 14.034/20. Revista de Derecho del Consumidor, São Paulo, vol. 137, págs. 215-240, 2021. Disponible en: 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. Consultado el 1 de mayo de 2026.

FARIAS, Cristiano Chávez de; ROSENVALD, Nelson. Curso de Derecho Civil; São Paulo: JusPodivm , 2014.

FENELON JUNIOR, Ricardo; CATANANT, Ricardo; ALENCAR, Laís Facó. El costo de los litigios en el sector de la aviación brasileña. JOTA, [S. l.], 3 de enero de 2019. Disponible en: https://www.jota.info/tributos-e-empresas/regulacao/setor-aereo-custo-judicializacao. Consultado el 1 de mayo de 2026.

MARÍN, James. Responsabilidad de la empresa por defectos del producto. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1993. Disponible en: https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/235/9847/1/Responsabilidade%20civil%20do%20fornecedor%20pelo%20fato%20do%20produto.pdf. Consultado el: 1 de mayo de 2026.

MARQUÉS, Claudia Lima. Manual de Derecho del Consumidor. 2da ed. rev., actualizado y ampliado . Antonio Herman V. Benjamín, Claudia Lima Marqués y Leonardo Roscoe Bessa. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2009, p. 90.

MARQUÉS, Cláudia Lima; SQUEFF, Tatiana de AFR Cardoso. Las reglas del Convenio de Montreal y el necesario diálogo de fuentes con los CDC. Consultor Jurídico, São Paulo, 21 de junio de 2017. Disponible en: https://www.conjur.com.br/2017-jun-21/regras-convencao-montreal-dialogo-fontes-cdc/. Consultado el: 1 de mayo de 2026.

MIGALHAS. Toffoli limita la suspensión de demandas por retrasos y cancelaciones de vuelos. Migalhas. 10 de marzo de 2026. Disponible en: https://www.migalhas.com.br/quentes/451536/toffoli-limita-suspensao-de-acoes-por-atraso-e-cancelamento-de-voos. Consultado el: 1 de mayo de 2026.

MIGALHAS. El ministro Herman advierte sobre “litigios inversos abusivos” por parte de empresas. Migalhas, 18 de marzo de 2025. Disponible en: https://www.migalhas.com.br/quentes/426488/ministro-herman-alerta-para-litigancia-abusiva-reversa-por-empresas. Consultado el 20 de junio de 2026.

MIRAGEM, Bruno. Curso de derecho del consumidor. 8ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2019.

NUNES, Rizzatto . Curso de derecho del consumidor. 15ª edición. São Paulo: Saraiva, 2021.

ROSA, Rovena . La suspensión nacional de demandas relacionadas con vuelos solo cubre los daños causados por factores externos. Consultor Jurídico, São Paulo, 31 de enero de 2026. Disponible en: https://www.conjur.com.br/2026-jan-31/suspensao-nacional-de-acoes-sobre-voos-so-abrange-danos-por-fatores-externos/. Consultado el 6 de junio de 2026.

ROSENVALD, Nelson et al. Indemnización al consumidor en el ámbito de los contratos de transporte aéreo, según la Ley 14.034/20. Migalhas de Responsabilidade Civil, São Paulo, 14 de agosto de 2020. Disponible en: 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. Consultado el 1 de mayo de 2026.

SANSEVERINO, Paulo de Tarso Vieira. Responsabilidad civil en el Código del Consumo y defensa del proveedor. 3ª edición. São Paulo: Saraiva, 2010.

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo - SP.
Año VII, vol. 1 2026 | Envío: 20/06/2026 | Aceptado: 23/06/2026 | Publicación: 26/06/2026

TARGA, Maria Luiza Baillo ; MARTINS, Fernando Rodrigues. La desburocratización en el turismo no puede vulnerar los derechos de los pasajeros con discapacidad. Conjur, São Paulo, 5 de agosto de 2024. Disponible en: https://www.conjur.com.br/2024-ago-05/desburocratizacao-do-setor-do-turismo-nao-pode-atentar-contra-direitos-do-passageiro-pcd/. Consultado el 19 de junio de 2026.

TARTUCE, Flávio. Manual de Derecho del Consumidor: Derecho Sustantivo y Procesal. 13ª edición. Río de Janeiro: Forense, 2024.