



A SUSPENSÃO DAS AÇÕES POR ATRASO DE VOO NO BRASIL E A POSSÍVEL MUDANÇA DIANTE DO DIREITO INTERNACIONAL

Pedro Henrique Francisco Castilho¹
Rodrigo Luiz de Souza Rodrigues²

RESUMO

O presente artigo analisa os efeitos da suspensão nacional dos processos judiciais envolvendo atrasos, cancelamentos e alterações de voos contra companhias aéreas brasileiras, determinada no âmbito do Tema 1417 do Supremo Tribunal Federal, em um contexto de forte judicialização do setor. A pesquisa toma como ponto de partida o arranjo normativo que combina Código Brasileiro de Aeronáutica, Código de Defesa do Consumidor, convenções internacionais e precedentes do STF, e o confronto com modelos estrangeiros de tutela do passageiro, em especial o regime de compensação automática da União Europeia e a estrutura regulatória norte-americana. A partir de abordagem qualitativa, bibliográfica e normativa, o estudo busca compreender em que medida essa suspensão pode funcionar como oportunidade de redesenho do tratamento dos conflitos entre passageiros e companhias aéreas, conciliando segurança jurídica, redução da litigância repetitiva e preservação da proteção do consumidor no transporte aéreo brasileiro.

Palavras-chave: Transporte Aéreo; Judicialização; Proteção do Passageiro; Responsabilidade Civil; Direito Comparado.

¹Bacharel em Direito pelo IBMEC-RJ, com licença da OAB desde 2014. Atua como advogado autônomo e como assessor jurídico e gestor de negócios no 12º Ofício de Notas do Rio de Janeiro. Possui experiência em direito notarial, empresarial e administrativo. Realizou cursos internacionais nas áreas de história, idiomas e relações internacionais no Canadá e Estados Unidos. Fluente em português, inglês e espanhol, com proficiência em francês. E-mail: phfcastilho@yahoo.com

² Bacharel em Ciências Aeronáuticas pela Universidade Veiga de Almeida (UVA). Mestre em Engenharia Aeronáutica pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA). Auditor Líder (IRCA) ISO 9001. Facilitador de CRM pela ANAC. Primeiro Oficial na GOL Linhas Aéreas há 1 ano, atuando na frota Boeing 737 NG (-700, -800 e MAX), com mais de 800 horas de voo. Foi instrutor de Voo (INVA). Possui experiência em operações de Aerolevante Geofísico, Manutenção de Aeronaves e Táxi Aéreo. ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-1013-3310> E-mail: fay.rodrigues@gmail.com

DEJUDICIALIZATION AND DISPUTE RESOLUTION IN BRAZILIAN CIVIL AVIATION

ABSTRACT

This article examines the effects of the nationwide suspension of judicial proceedings involving delays, cancellations and schedule changes of flights against Brazilian airlines, ordered under Theme 1417 of the Federal Supreme Court, in a context of intense judicialization of the sector. The analysis takes as its starting point the normative framework that combines the Brazilian Aeronautical Code, the Consumer Protection Code, international air transport conventions and Supreme Court precedents, and contrasts it with foreign models of passenger protection, in particular the European Union's system of automatic compensation and the regulatory structure adopted in the United States. Using a qualitative, bibliographical and normative approach, the study seeks to understand to what extent this suspension can operate as an opportunity to redesign the treatment of conflicts between passengers and airlines, reconciling legal certainty, reduction of repetitive litigation and preservation of consumer protection in Brazilian air transport.

Keywords: Air Transport; Judicialization; Passenger Protection; Civil Liability; Comparative Law.

1 INTRODUÇÃO

A judicialização excessiva no setor de transporte aéreo brasileiro tem produzido efeitos sistêmicos relevantes, tanto para o Poder Judiciário quanto para as companhias aéreas e para os próprios passageiros. Dados setoriais recentes, divulgados pela imprensa especializada a partir de levantamento da Associação Brasileira das Empresas Aéreas, indicam que aproximadamente 98,5% das ações judiciais movidas contra companhias aéreas no mundo são ajuizadas no Brasil, com impacto financeiro expressivo para o setor e forte presença de demandas repetitivas relacionadas a atrasos, cancelamentos e alterações de voos (Panrotas, 2025). Esse quadro contrasta com a realidade de outros mercados aéreos maduros e sugere um arranjo normativo e institucional que incentiva a litigância em massa, com reflexos diretos sobre custos operacionais, previsibilidade regulatória e percepção internacional do ambiente de negócios brasileiro.

Nesse cenário, em 26 de novembro de 2025, o Supremo Tribunal Federal do Brasil (STF), corte constitucional brasileira, determinou a suspensão nacional de todos os processos que tratam da responsabilidade civil das companhias aéreas por

cancelamento, alteração ou atraso de voos em situações de caso fortuito ou força maior, no âmbito do Tema 1417 de repercussão geral (STF, 2025). A controvérsia submetida ao Tribunal consiste em definir se, nesses litígios, devem prevalecer as normas setoriais do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) ou o regime protetivo do Código de Defesa do Consumidor (CDC), à luz do artigo 178 da Constituição da República. Ao fundamentar a decisão de suspensão, o relator apontou justamente o crescimento exponencial das demandas e a existência de decisões divergentes nas instâncias inferiores, sinalizando a necessidade de uniformização interpretativa em escala nacional.

A discussão brasileira, entretanto, não ocorre em vazio comparado. Diversos ordenamentos já estruturaram regimes específicos para o tratamento de atrasos, cancelamentos e preterição de embarque no transporte aéreo de passageiros. Na União Europeia, o Regulamento (CE) n. 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho estabelece um sistema de direitos mínimos dos passageiros, com previsão de assistência, acomodação, reembolso e compensações financeiras fixas em determinadas hipóteses de recusa de embarque, cancelamento e atraso considerável, bem como a possibilidade de exclusão da compensação quando a transportadora comprova a ocorrência de circunstâncias extraordinárias, como condições meteorológicas incompatíveis com a operação segura do voo (UE, 2004). Trata-se de um modelo que combina previsibilidade para o usuário com parâmetros claros de limitação de responsabilidade em eventos fora da esfera de controle da empresa.

Nos Estados Unidos da América, o *Department of Transportation* (DOT), órgão federal responsável pela proteção do consumidor no transporte aéreo, explicita em seu guia *Fly Rights* que, em itinerários domésticos, não existe obrigação legal geral de compensar financeiramente passageiros cujos voos são atrasados ou cancelados, especialmente quando o motivo está relacionado a condições meteorológicas ou outros fatores externos à transportadora (USA, 2025). Nesses casos, as obrigações mínimas concentram-se em reembolsos e remarcação, enquanto compensações adicionais dependem das políticas comerciais de cada companhia. Esse arranjo evidencia um padrão distinto daquele observado no Brasil, em que pedidos de indenização, inclusive por danos morais, se tornaram eixo central das demandas judiciais.

A suspensão nacional das ações indenizatórias determinada pelo Supremo Tribunal Federal do Brasil insere-se, portanto, em um processo mais amplo de reavaliação do modelo brasileiro de responsabilidade civil no transporte aéreo, em diálogo com o direito internacional e com experiências estrangeiras de tutela do passageiro. A problemática que orienta este artigo pode ser formulada nos seguintes termos: em que medida a suspensão dos processos relativos a atrasos, cancelamentos e alterações de voos sinaliza uma possível aproximação do regime brasileiro a padrões internacionais que limitam a responsabilidade das companhias aéreas em hipóteses de caso fortuito ou força maior, sem esvaziar a proteção do passageiro-consumidor?

O presente estudo tem como objetivo analisar os efeitos normativos e práticos dessa suspensão, examinando sua coerência com o CBA, com o CDC e com as convenções internacionais de transporte aéreo, bem como seu grau de convergência ou afastamento em relação aos modelos adotados na União Europeia e nos Estados Unidos da América. Adota-se abordagem qualitativa, bibliográfica e normativa, com base em legislação, decisões judiciais, documentos técnicos de órgãos reguladores e literatura especializada em responsabilidade civil e direito do consumidor. A partir dessa fundamentação, busca-se oferecer uma leitura crítica e comparada sobre o redesenho em curso do tratamento dos conflitos entre passageiros e companhias aéreas no Brasil, considerando simultaneamente a necessidade de reduzir a litigância repetitiva e a preservação de um patamar adequado de tutela ao usuário do transporte aéreo.

2 REVISÃO TEÓRICA

A compreensão da suspensão nacional dos processos relativos à responsabilidade civil das companhias aéreas por atrasos, cancelamentos e alterações de voos exige a articulação de três eixos teóricos principais. Em primeiro lugar, é necessário situar o fenômeno da judicialização de massa nas relações de consumo em transporte aéreo, com destaque para a linha tênue entre ampliação do acesso à justiça e práticas de litigância predatória que exploram a padronização de demandas indenizatórias. Em segundo lugar, impõe-se o exame dos diferentes regimes de responsabilidade civil potencialmente aplicáveis ao contrato de

transporte de passageiros, especialmente o Código Civil, o CDC e o CBA. Por fim, faz-se pertinente um olhar comparado sobre modelos estrangeiros de tutela do passageiro, que ajudam a contextualizar as opções normativas em jogo no debate brasileiro sobre o Tema

2.1 JUDICIALIZAÇÃO DE MASSA, ACESSO À JUSTIÇA E LITIGÂNCIA PREDATÓRIA

As estatísticas recentes indicam que o setor de transporte aéreo se tornou um campo privilegiado de judicialização no Brasil, com concentração expressiva de ações individuais envolvendo atrasos, cancelamentos e alterações de voos. Levantamentos divulgados pela Associação Brasileira das Empresas Aéreas, citados em estudos setoriais, apontam que cerca de 98,5% das ações judiciais contra companhias aéreas no mundo tramitam no Judiciário brasileiro, fenômeno que não encontra paralelo em outros mercados aéreos de porte semelhante.

Esse quadro foi favorecido pela criação dos Juizados Especiais Cíveis, disciplinados pela Lei n. 9.099, de 1995, que simplificou o acesso ao Judiciário, dispensou custas iniciais em causas de menor valor e incentivou a autodefesa do consumidor em litígios de baixa complexidade. A doutrina de acesso à justiça destaca que a ampliação de portas de entrada é condição para efetividade de direitos materiais, especialmente em contextos de assimetria informacional entre consumidores e empresas. Watanabe entende a desjudicialização e os meios alternativos de solução de conflitos como instrumentos que devem complementar, e não suprimir, o direito de ação, preservando a centralidade da jurisdição para a tutela de direitos fundamentais (Watanabe, 1988, p. 13-15). Ao lado desse movimento, surgem práticas qualificadas por parte da doutrina e de órgãos de controle como litigância abusiva ou litigância predatória, nas quais a repetição padronizada de ações, o uso intensivo de contratos de cessão de crédito e a concentração de milhares de demandas em poucos escritórios indicam a transformação de pretensões indenizatórias em modelo de negócio. Duarte e Ferreira analisam esse fenômeno como derivação do abuso de direito processual, em que o processo deixa de ser meio de pacificação e passa a ser utilizado para maximização de ganhos econômicos privados (Duarte; Ferreira, 2023, p. 171-175). No setor aéreo, esse padrão aparece associado à atuação de plataformas digitais e

empresas especializadas na captação de reclamações de passageiros, que estruturam fluxos padronizados de ajuizamento de demandas a partir de eventos de atraso, cancelamento ou perda de conexão, nem sempre precedidos de tentativa de solução administrativa junto à transportadora. Zanchi observa que essa lógica de “industrialização do litígio” contribui para a percepção de insegurança jurídica e para o aumento dos custos de operação, com reflexos sobre todo o mercado consumidor. (Zanchi, 2023). A reação institucional a esse cenário inclui iniciativas do Conselho Nacional de Justiça, como a Recomendação n. 159, de 2024, que orienta tribunais a identificar padrões de litigância abusiva e a adotar mecanismos de prevenção e repressão, preservando ao mesmo tempo o acesso legítimo ao Judiciário. Paralelamente, o Painel Justiça em Números do Conselho Nacional de Justiça evidencia a concentração de grandes litigantes privados em determinados segmentos, entre os quais se incluem empresas aéreas e operadoras de planos de saúde, o que reforça a necessidade de respostas sistêmicas e não apenas caso a caso. Pesquisas recentes sobre judicialização do transporte aéreo apontam que a combinação entre expectativa social de reparação integral, leitura maximalista do CDC e incentivos econômicos à litigância repetitiva dificulta a construção de soluções consensuais, deslocando o foco do sistema para indenizações pecuniárias, muitas vezes por danos morais, em detrimento de respostas estruturais que aumentem a qualidade do serviço (Barreira, 2024, p. 2-4).

Nesse contexto, a suspensão nacional determinada pelo Supremo Tribunal Federal do Brasil no Tema 1417 aparece como momento de inflexão, em que se reabre o debate sobre os parâmetros de responsabilidade civil no transporte aéreo e sobre os incentivos que esses parâmetros produzem em termos de litigância de massa.

2.2 REGIMES DE RESPONSABILIDADE CIVIL E CONTRATOS DE TRANSPORTE AÉREO

O terceiro eixo teórico da pesquisa diz respeito à comparação entre o modelo brasileiro de responsabilidade civil no transporte aéreo e arranjos normativos estrangeiros que disciplinam atrasos, cancelamentos e preterição de embarque. A experiência comparada mostra que a proteção do passageiro pode ser estruturada tanto por meio de convenções internacionais que buscam uniformizar a

responsabilidade do transportador quanto por regimes regionais ou nacionais de inspiração consumerista, que ampliam direitos materiais e procedimentais dos usuários. Nesse panorama, destacam-se o sistema europeu de compensação padronizada, o modelo norte-americano centrado em regulação administrativa e o desenvolvimento recente de normas e práticas na Ásia, especialmente na China.

No contexto da União Europeia, o Regulamento (CE) n. 261/2004 instituiu um regime administrativo uniforme de direitos dos passageiros, com deveres de assistência, reacomodação, reembolso e compensações financeiras fixas em função da distância do voo e da intensidade da perturbação da viagem. A disciplina europeia prevê, por exemplo, compensações de 250, 400 ou 600 euros conforme a faixa de distância e a extensão do atraso ou cancelamento, além de assistência material em casos de atrasos entre duas e quatro horas (Yang, 2025, p. 20). Esse desenho normativo foi interpretado pela doutrina como um deslocamento do centro de gravidade da proteção jurídica, que deixa de se apoiar prioritariamente na figura do transportador e passa a colocar o consumidor no foco da tutela, movimento descrito como uma “inclinação do equilíbrio legal em direção ao passageiro” no âmbito europeu (Yang, 2025, p. 20).

Esse reforço da tutela individual convive, entretanto, com tensões relevantes em relação às convenções internacionais sobre transporte aéreo. Dempsey e Johansson (2010, p. 207–210) argumentam que o regime de compensação automática da União Europeia, ao disciplinar atrasos, cancelamentos e negativa de embarque com base em parâmetros próprios, entra em rota de colisão com a lógica de uniformização perseguida pelas Convenções de Varsóvia e Montreal, que preveem um sistema exclusivo de responsabilidade do transportador por danos decorrentes de atraso. Para esses autores, a adoção de regras regionais que não dialogam de forma coerente com as convenções multilaterais compromete o objetivo de previsibilidade e harmonização que historicamente orientou a responsabilidade civil no transporte aéreo internacional, ao permitir que um mesmo fato gere tratamentos substancialmente distintos a depender da jurisdição competente (Dempsey; Johansson, 2010, p. 212–214).

A literatura econômica recente acrescenta uma camada empírica a esse debate. Xing, ao avaliar o impacto do regime europeu de compensação por atrasos superiores a três horas, demonstra que a política reduz a proporção de atrasos acima de cento e oitenta minutos em cerca de vinte por cento, mas, ao mesmo

tempo, diminui a frequência de atrasos inferiores a quinze minutos, sugerindo uma redistribuição estratégica dos esforços das companhias em torno do limiar regulatório (Xing, 2025, p. 1–3; p. 13–16). A autora interpreta esse efeito como evidência de comportamentos de *gaming*, em que as transportadoras concentram recursos para evitar a incidência da compensação, ainda que isso implique piora relativa na pontualidade de voos que não geram obrigações indenizatórias (Xing, 2025, p. 2–3; p. 15–16). Relatório da *European Regions Airline Association*, citado em seu estudo, indica ainda que, para um conjunto de transportadoras regionais europeias, o valor médio das compensações pagas por voo pode superar em mais de duzentos por cento a própria receita do bilhete, o que reforça a percepção de desequilíbrio entre custos regulatórios e sustentabilidade econômica do setor (ERAA, 2019, apud Xing, 2025, p. 15–16).

Nos Estados Unidos da América, o arranjo normativo segue direção distinta. Foote observa que, desde a desregulamentação promovida pelo *Airline Deregulation Act* de 1978, o ordenamento norte-americano concentrou-se em promover acesso mais amplo ao transporte aéreo por meio de tarifas reduzidas e maior concorrência, mas sem estabelecer um regime federal de compensação automática por atrasos e cancelamentos (Foote, 2023, p. 919–924). O DOT adotou normas específicas para proteger os passageiros em situações de permanência prolongada a bordo, exigindo planos de contingência para atrasos em pista, deveres de informação e possibilidade de desembarque após determinados limites temporais, sob pena de multas administrativas relevantes (Foote, 2023, p. 933–935). Ainda assim, não existe obrigação geral de indenizar financeiramente o passageiro pelo mero atraso de voo, sobretudo quando relacionado a fatores operacionais inevitáveis ou a condições meteorológicas adversas, de modo que eventuais compensações adicionais permanecem essencialmente vinculadas às políticas comerciais das companhias (Foote, 2023, p. 924–925).

A crítica formulada por Foote é de que esse modelo, baseado em regulação pontual e em compromissos voluntários das empresas, não oferece um mecanismo suficientemente efetivo de tutela aos passageiros, especialmente em cenários de cancelamentos em massa, como o episódio envolvendo a Southwest Airlines em 2022 (Foote, 2023, p. 921–922; p. 945–947). A autora sustenta que a experiência europeia demonstra a viabilidade de um regime de compensação padronizada que aumenta a responsabilização das companhias sem comprometer de forma relevante

o acesso ao transporte aéreo, e defende que o legislador norte-americano adote solução análoga à do Regulamento (CE) n. 261/2004 (Foote, 2023, p. 943–944).

Esses modelos estrangeiros dialogam com a doutrina brasileira que se ocupa da tensão entre a lógica de uniformização internacional e a expansão interna de direitos do consumidor. Carrá (2015, p. 123–145) enfatiza que as Convenções de Varsóvia e Montreal foram concebidas precisamente para harmonizar a responsabilidade do transportador aéreo e evitar que divergências entre ordenamentos nacionais se convertessem em entraves ao tráfego internacional, de modo que soluções domésticas muito distanciadas desse padrão podem reintroduzir a fragmentação que os tratados buscaram superar. Fares, por sua vez, destaca que o novo panorama da responsabilidade civil no transporte aéreo exige conciliar as demandas por reparação integral e segurança jurídica com a função integradora desempenhada pelas convenções internacionais, sobretudo em temas como limitação de responsabilidade, conceito de atraso e excludentes por caso fortuito ou força maior (Fares, 2018, p. 1–20).

Do ponto de vista desta pesquisa, a revisão teórica comparada permite identificar linhas de força relevantes para a interpretação brasileira da responsabilidade civil em atrasos de voo. O modelo europeu mostra os efeitos de uma tutela fortemente compensatória, inclusive no que tange a incentivos econômicos e comportamentos estratégicos das empresas. O modelo norte-americano evidencia uma opção regulatória que privilegia deveres de informação, reembolso e gestão de atrasos em pista, sem generalizar o dever de indenizar por atraso, especialmente em hipóteses meteorológicas. A experiência chinesa revela a busca por unificação de padrões compensatórios em um contexto de fragmentação normativa. Em diálogo com a literatura brasileira sobre uniformização internacional, esses referenciais fornecem o pano de fundo necessário para compreender em que medida a suspensão nacional das ações relativas a atrasos, cancelamentos e alterações de voos no Brasil pode sinalizar uma aproximação a regimes que limitam a responsabilidade das companhias aéreas em caso fortuito ou força maior ou, ao contrário, a reafirmação de um modelo mais expansivo de tutela do passageiro-consumidor.

3 METODOLOGIA

Este estudo adota abordagem qualitativa, jurídico dogmática e comparativa, com base em pesquisa bibliográfica, documental e normativa. O foco recai sobre a suspensão nacional dos processos que tratam da responsabilidade civil das companhias aéreas por atrasos, cancelamentos e alterações de voos em hipóteses de caso fortuito ou força maior, bem como sobre a forma pela qual esse movimento pode aproximar ou afastar o Brasil de padrões internacionais de limitação da responsabilidade no transporte aéreo de passageiros.

As principais fontes analisadas são a Constituição da República, o CBA, o CDC, o Código Civil, a Convenção de Montreal, a Resolução n. 400 de 2016 da Agência Nacional de Aviação Civil, o Regulamento n. 261 de 2004 da União Europeia, atos e decisões relacionados ao Tema 1417 do Supremo Tribunal Federal do Brasil e dados setoriais divulgados por órgãos públicos e entidades representativas do setor aéreo. Integram o corpus ainda estudos acadêmicos nacionais e estrangeiros sobre judicialização do transporte aéreo, responsabilidade civil, tutela do passageiro e incentivos regulatórios.

3.1 DELIMITAÇÃO TEMÁTICA E SELEÇÃO DAS FONTES

A pesquisa organiza-se em três eixos, em coerência com a introdução e a revisão teórica.

- Primeiro eixo: Exame da judicialização de massa e da litigância predatória nas relações de consumo em transporte aéreo, com atenção para o volume de ações, os padrões repetitivos de demanda e os impactos econômicos e institucionais desse contencioso para o setor.
- Segundo eixo: Análise do arranjo normativo interno, com destaque para a interação entre CBA, CDC, Código Civil, Resolução n. 400 de 2016 e Convenção de Montreal, bem como para as diferentes leituras possíveis sobre o alcance do artigo 178 da Constituição da República no contrato de transporte aéreo.
- Terceiro eixo: Estudo comparado de modelos estrangeiros de tutela do passageiro e de limitação de responsabilidade das

transportadoras, com ênfase no regime de compensação automática da União Europeia, no tratamento dado a atrasos e cancelamentos nos Estados Unidos da América e em experiências recentes de padronização de compensações em outros mercados.

O recorte temporal concentra-se no período de 2010 a 2025, no qual se consolidam a Resolução n. 400 de 2016, o amadurecimento da jurisprudência sobre aplicação conjunta de CBA e CDC e a instauração e desenvolvimento do Tema 1417. No plano internacional, privilegia-se a fase posterior à entrada em vigor do Regulamento n. 261 de 2004 e os debates contemporâneos sobre sua compatibilidade com a Convenção de Montreal e com propostas de reforma em outros países.

As fontes normativas, jurisprudenciais e doutrinárias foram selecionadas segundo critérios de relevância jurídica para o tema, representatividade institucional e atualidade. Foram priorizados diplomas legais e decisões diretamente relacionados à responsabilidade civil por atraso e cancelamento de voos, bem como estudos que apresentem dados empíricos ou análises sistemáticas sobre o impacto de diferentes regimes de compensação e assistência ao passageiro.

3.2 PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE

A análise desenvolve-se em duas etapas articuladas. Na primeira etapa realiza-se leitura dogmática e sistemática das normas brasileiras e internacionais, com identificação dos elementos centrais de cada regime de responsabilidade civil. São examinados conceitos de atraso, critérios de exclusão ou limitação de responsabilidade em casos de caso fortuito ou força maior, obrigações de assistência e padrões de compensação econômica. Essa etapa permite explicitar tensões entre o regime especial do CBA, o modelo protetivo do CDC, o tratamento geral do Código Civil e as obrigações convencionais da Convenção de Montreal.

Na segunda etapa procede-se à comparação estruturada entre o modelo brasileiro e os regimes estrangeiros selecionados. São construídos quadros comparativos que contrastam, para cada ordenamento analisado, o alcance da responsabilidade das companhias aéreas em hipóteses de atraso e cancelamento, a existência ou não de compensação automática, o papel dos órgãos reguladores, o

grau de alinhamento com as convenções internacionais e os possíveis incentivos gerados para a judicialização ou para a solução administrativa de conflitos.

O método predominante é dedutivo. Parte-se das premissas jurídicas contidas nos diplomas normativos para inferir possíveis efeitos sobre segurança jurídica, custos regulatórios e proteção do passageiro, sempre em chave comparada. A pesquisa não realiza levantamentos estatísticos próprios nem entrevistas com atores institucionais, o que constitui limitação assumida. Essa limitação é mitigada pelo uso de dados agregados e de evidências empíricas já disponíveis em relatórios setoriais e em estudos acadêmicos que tratam de judicialização, atrasos de voo e regimes de compensação.

Essa estratégia metodológica é adequada ao objetivo do trabalho, que consiste em oferecer leitura crítica e sistematizada do redesenho do regime de responsabilidade civil das companhias aéreas no Brasil, situando a suspensão nacional dos processos relativos a atrasos, cancelamentos e alterações de voos em diálogo com o direito internacional e com experiências estrangeiras de tutela do passageiro.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A análise desenvolvida a partir da revisão teórica confirma, em primeiro lugar, a premissa de que o Brasil ocupa uma posição atípica no cenário internacional quanto à judicialização das relações de consumo em transporte aéreo. Os dados sistematizados por Marques (2025, p. 17-23) mostram que a concentração de aproximadamente 98,5% das ações de passageiros contra companhias aéreas no país, associada a gastos bilionários com condenações judiciais, não decorre de índices operacionais inferiores, mas de um arranjo normativo e institucional que facilita o ajuizamento de demandas e favorece pedidos de indenização, inclusive por danos morais presumidos. Esse quadro reforça a hipótese inicial de que a suspensão dos processos determinada no Tema 1417 não é um evento isolado, mas resposta institucional a um ambiente de litigância de massa que desafia a sustentabilidade econômica do setor e a previsibilidade do sistema de justiça.

Em linha convergente com esse movimento de revisão jurisprudencial, a Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça, ao julgar o Recurso Especial nº 2.232.322/MT, sob relatoria da Ministra Maria Isabel Gallotti, reafirmou que o atraso

de voo nacional, por si só, não configura dano moral presumido. Embora tenha reiterado que, desde a entrada em vigor do Código de Defesa do Consumidor, a responsabilidade civil das companhias aéreas decorre do art. 14 do diploma consumerista, afastando a incidência do Código Brasileiro de Aeronáutica quanto à disciplina da responsabilidade por má prestação do serviço, o Tribunal enfatizou que a responsabilidade objetiva não é absoluta. Segundo o acórdão, a condenação por dano moral exige comprovação concreta de lesão extrapatrimonial que ultrapasse o mero aborrecimento inerente às contingências da atividade de transporte aéreo. No caso examinado, em que o Tribunal local havia reconhecido o dano moral com base apenas no atraso superior a quatro horas e na ausência de assistência adequada, o STJ deu parcial provimento ao recurso especial para determinar o retorno dos autos à origem, a fim de que fosse reexaminada a efetiva demonstração do abalo moral alegado. A decisão sinaliza contenção à automatização das condenações por dano moral *in re ipsa* em hipóteses de atraso ou cancelamento de voo, exigindo análise circunstanciada das peculiaridades do caso concreto (Colafemina, 2026)

Ao confrontar os regimes de responsabilidade analisados no capítulo 2, observa-se que o ordenamento brasileiro já contém, em tese, instrumentos suficientes para distinguir entre falhas de serviço imputáveis à transportadora e eventos de caso fortuito ou força maior. O Código de Defesa do Consumidor (CDC) consagra a responsabilidade objetiva do fornecedor, enquanto o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), influenciado pelas convenções internacionais, admite hipóteses de limitação e exclusão de responsabilidade quando a empresa prova ter adotado todas as medidas cabíveis para evitar o dano. A Resolução n. 400 da ANAC complementa esse quadro ao detalhar deveres de assistência e informação em situações de contingência. Os resultados da pesquisa indicam que o problema central não está apenas na ausência de normas, mas na forma como esses diplomas vêm sendo articulados na prática judicial, com predominância de interpretações que aproximam o transporte aéreo de um regime de reparação ampla típico das relações de consumo mais simples.

Nesse contexto, a suspensão nacional das ações indenizatórias por atrasos, cancelamentos e alterações de voos causados por caso fortuito ou força maior é interpretada, neste estudo, como tentativa de reordenar a hierarquia entre esses regimes e de recolocar o CBA no centro da discussão, em diálogo com o artigo 178 da Constituição. Os indícios colhidos na literatura e na documentação analisada

sugerem que uma eventual tese que reafirme o caráter especial do CBA, ao menos em hipóteses de eventos externos à esfera de controle das companhias, tende a produzir efeitos relevantes sobre a litigância predatória, ao reduzir o espaço para pedidos padronizados de dano moral desvinculados da análise concreta das circunstâncias fáticas. Ao mesmo tempo, o risco de um movimento de retração indevida da tutela do passageiro permanece presente, sobretudo se a futura decisão do Supremo Tribunal Federal for interpretada como autorização para flexibilizar deveres de assistência e de transparência previstos na regulação setorial.

A comparação com modelos estrangeiros, terceiro eixo da pesquisa, oferece elementos adicionais para interpretar esse cenário. No espaço europeu, o Regulamento n. 261 da União Europeia estabelece um regime de compensação padronizada que combina direitos claros para o passageiro com a exclusão de indenizações em situações qualificadas como circunstâncias extraordinárias, entre as quais se inserem condições meteorológicas incompatíveis com a operação segura do voo (UE, 2004). A experiência europeia demonstra que é possível conciliar previsibilidade e limitação de responsabilidade mediante critérios objetivos, reduzindo o espaço para controvérsias judiciais sobre atrasos e cancelamentos rotineiros e deslocando o foco da discussão para a correta caracterização das circunstâncias excepcionais.

Nos Estados Unidos da América, por sua vez, a regulação federal interpreta de modo muito mais restritivo a obrigação de indenizar. Estudos que examinam a política do Department of Transportation destacam que, diferentemente do regime europeu, não há regra geral que imponha às companhias aéreas o dever de compensar financeiramente passageiros por atrasos ou cancelamentos, especialmente quando relacionados a fatores meteorológicos ou operacionais inevitáveis, cabendo às empresas definirem voluntariamente benefícios adicionais como *vouchers* ou hospedagem (Dempsey; Johansson, 2010, p. 215-216). O contraste entre esses modelos evidencia que a proteção do passageiro pode ser estruturada por diferentes combinações de regulação administrativa, responsabilidade civil e autorregulação contratual, sem que haja um padrão único imposto pelo direito internacional, à exceção do patamar mínimo estabelecido pela Convenção de Montreal para determinados danos.

Quando se recolocam esses elementos frente à realidade brasileira, os resultados desta pesquisa apontam que o país se aproximou, ao longo dos últimos

anos, de uma posição singular: ao mesmo tempo em que adota, no plano internacional, o paradigma de limitação tarifária e de responsabilidade condicionada à prova de diligência máxima, praticou internamente uma jurisprudência amplamente favorável à reparação moral automática, inclusive em casos de atrasos de menor monta ou decorrentes de fatores alheios à esfera de controle da empresa. A suspensão dos processos no Tema 1417, vista sob esse prisma, pode representar um ponto de inflexão em direção a um modelo mais coerente com as obrigações internacionais e com o desenho técnico do CBA, aproximando o tratamento dos casos fortuitos de padrões observados em jurisdições estrangeiras que restringem a indenização em hipóteses meteorológicas ou de risco sistêmico.

Por outro lado, a pesquisa evidencia que a mera convergência com modelos externos não garante, por si só, melhoria na tutela do passageiro. A experiência europeia mostra que a previsibilidade do sistema depende de parâmetros claros de aplicação e de mecanismos administrativos eficientes de *enforcement*, enquanto o caso norte americano ilustra os limites de um arranjo excessivamente dependente da autorregulação contratual das empresas, que pode deixar lacunas relevantes de proteção. No Brasil, o desafio consiste em utilizar o julgamento do Tema 1417 como oportunidade para reequilibrar o sistema, preservando deveres rígidos de assistência e informação previstos na regulação setorial, ao mesmo tempo em que se desenha, de forma transparente, um regime de responsabilidade que distinga com maior precisão os atrasos e cancelamentos inevitáveis daqueles decorrentes de falhas de gestão ou de planejamento.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo analisou a suspensão nacional dos processos judiciais relativos à responsabilidade civil das companhias aéreas brasileiras por atrasos, cancelamentos e alterações de voos em situações de caso fortuito ou força maior, no contexto do Tema 1417 do Supremo Tribunal Federal do Brasil. Partindo da constatação de que o país concentra parcela desproporcional das demandas judiciais de passageiros em comparação com outros mercados aéreos, buscou-se compreender em que medida essa suspensão pode constituir um ponto de inflexão no modelo brasileiro, aproximando-o de padrões internacionais de limitação de responsabilidade sem esvaziar a proteção do passageiro.

A revisão teórica evidenciou um sistema interno tensionado pela convivência de regimes distintos. O CDC foi aplicado ao transporte aéreo com forte ênfase na reparação integral, em especial na ampliação dos danos morais, enquanto o CBA e a Convenção de Montreal foram concebidos para funcionar como marcos de uniformização internacional, com previsões de limitação e de exclusão de responsabilidade em eventos alheios ao controle da companhia. Na prática, a leitura maximalista do CDC, combinada com o desenho dos Juizados Especiais, conduziu a um quadro de litigância de massa que isolou o Brasil em relação a outros ordenamentos. A análise comparada demonstrou que, mesmo em sistemas mais protetivos, como o europeu, existe uma separação mais nítida entre o que é considerado risco operacional indenizável e o que é tratado como contingência inevitável sujeita apenas a assistência e acomodação.

Os resultados obtidos sugerem que o modelo brasileiro apresenta elementos claramente antiquados quando observado à luz dessa comparação. Do ponto de vista do passageiro, a promessa implícita de indenização para praticamente qualquer perturbação da viagem criou uma cultura de expectativas que nem sempre distingue entre falhas de gestão e eventos inevitáveis do transporte aéreo. Em vez de oferecer respostas padronizadas e previsíveis, o sistema empurra o usuário para a arena judicial, onde a solução depende da sensibilidade do órgão julgador, da qualidade da prova e, muitas vezes, da atuação de intermediários especializados em litigar. Isso pode produzir ganhos pontuais para determinados passageiros, mas não necessariamente melhora a qualidade sistêmica do serviço, já que os custos judiciais tendem a ser socializados na forma de tarifas mais altas ou redução de oferta.

Sob a perspectiva das companhias aéreas, o arranjo atual é percebido como excessivamente punitivo e pouco previsível. A combinação entre danos morais amplos, ausência de parâmetros legais específicos para o transporte doméstico e incentivos econômicos à litigância padronizada gera um ambiente em que o risco jurídico é difícil de precificar. Do ponto de vista empresarial, esse é um traço antiquado do sistema, na medida em que desloca recursos significativos para a gestão do contencioso, em vez de direcioná-los para investimentos em regularidade operacional, tecnologia e atendimento ao cliente. O contencioso deixa de ser instrumento de correção de falhas e passa a funcionar como um componente fixo do modelo de negócios.

Já para o sistema de justiça, a manutenção desse desenho corresponde a uma forma de sobrecarga estrutural que não dialoga com as tendências contemporâneas de justiça multiportas e racionalização da litigância. Em um cenário em que grande parte das ações se repete com argumentos semelhantes e pedidos idênticos, a jurisdição estatal é utilizada para resolver conflitos que poderiam ser tratados por canais administrativos, plataformas de resolução de disputas ou esquemas regulatórios mais claros. Nessa perspectiva, a insistência em tratar cada atraso de voo como litígio individual é um traço que os autores consideram antiquado, pois conserva uma lógica de prestação jurisdicional artesanal diante de um problema essencialmente seriado e regulatório.

Em contraste, a análise comparada permite identificar características que podem ser vistas como mais modernas e inovadoras na discussão internacional sobre indenização de passageiros. Uma primeira linha é a separação entre assistência e compensação. Modelos contemporâneos tendem a garantir, de forma robusta, deveres de assistência material e de informação em qualquer hipótese de atraso ou cancelamento, mas reservam a compensação pecuniária, especialmente de natureza patrimonial, para situações em que a empresa aérea poderia ter evitado o dano. Essa distinção protege o passageiro na dimensão mais sensível da experiência de viagem e, ao mesmo tempo, evita que o sistema se transforme em mecanismo de transferência automática de renda em eventos meteorológicos ou de infraestrutura que escapam ao controle da empresa.

Outra vertente moderna identificada pelos autores é a adoção de parâmetros objetivos e padronizados para a compensação, com valores e critérios públicos, em vez de deixar toda a discussão para o caso a caso judicial. Ainda que existam críticas ao desenho europeu, a existência de faixas de compensação e de limitadores temporais contribui para previsibilidade, tanto para o passageiro quanto para a companhia aérea. Do ponto de vista do sistema de justiça, esse tipo de solução reduz o espaço para decisões díspares sobre situações semelhantes, o que é um avanço em termos de segurança jurídica.

A partir desses elementos, a pesquisa confirmou em grande medida as hipóteses formuladas na introdução. A suspensão dos processos determinada pelo Supremo Tribunal Federal do Brasil parece sinalizar a busca por uma aproximação moderada a padrões internacionais que limitam a responsabilidade das companhias aéreas em eventos inevitáveis, sem necessariamente replicar integralmente o

modelo de qualquer país específico. A convergência, contudo, não é automática. Ela dependerá da forma como a tese será redigida e, sobretudo, de como será internalizada por tribunais, reguladores, empresas e consumidores. Há espaço para um redesenho em que o CBA recupere sua centralidade como legislação especial do setor, sem que isso represente um retrocesso na proteção do passageiro, desde que os deveres de assistência e de transparência da regulação setorial sejam mantidos ou reforçados.

Os autores entendem que, olhando para o futuro da indenização no Brasil, soluções promissoras passam por um modelo híbrido. De um lado, a definição clara de quando haverá direito à compensação pecuniária, com parâmetros objetivos e compatíveis com o padrão econômico do país. De outro, o fortalecimento de canais administrativos e regulatórios que ofereçam respostas rápidas para o passageiro, como plataformas eletrônicas, sistemas de reclamação regulatória e, eventualmente, esquemas de compensação automática que dispensem a judicialização em casos simples. Nesse cenário, a função do Judiciário se concentraria nos casos efetivamente controvertidos, como discussões sobre falhas operacionais graves, abusos contratuais ou descumprimento sistemático de deveres de assistência.

Há, entretanto, limites importantes a serem reconhecidos. Qualquer tentativa de redução de litigância que se apoie apenas em decisões judiciais de topo, sem produzir ajustes regulatórios e sem criar canais alternativos efetivos para o passageiro, corre o risco de apenas deslocar a insatisfação para outras arenas, como a mídia e as redes sociais, ou de alimentar a percepção de desproteção. Da mesma forma, um modelo que imponha às companhias aéreas obrigações de compensação muito superiores à sua capacidade de absorção de custos pode levar à retração de oferta ou à transferência integral desses custos para o consumidor, o que contraria a própria ideia de acesso democrático ao transporte aéreo.

Todos os objetivos específicos da pesquisa foram contemplados. Identificou-se o grau de singularidade da judicialização brasileira, analisou-se o conflito normativo entre CDC, CBA e convenções internacionais, mapearam-se os regimes estrangeiros de tutela do passageiro e se discutiram as possibilidades de convergência e afastamento do modelo nacional em relação a esses referenciais. As limitações, como a ausência de dados estatísticos próprios e de entrevistas com atores institucionais, não impedem a formulação de um quadro interpretativo

consistente, mas apontam caminhos para futuras investigações que pretendam quantificar com maior precisão os impactos de cenários alternativos.

Os autores defendem, em síntese, que o futuro da indenização por atrasos e cancelamentos no Brasil dependerá da capacidade do sistema de combinar três elementos: uma leitura mais equilibrada do CDC e do CBA, que distinga com clareza eventos evitáveis de eventos inevitáveis; um desenho regulatório que ofereça ao passageiro proteção efetiva por meio de assistência, informação e compensação padronizada em hipóteses bem delimitadas; e uma reconfiguração do papel do Judiciário, voltado menos para a repetição seriada de casos e mais para o controle de legalidade e de coerência das soluções produzidas na esfera regulatória e administrativa. Se essas linhas forem perseguidas de maneira coordenada, o país poderá sair de uma posição de exceção para ocupar lugar de referência em um modelo de responsabilidade civil que seja ao mesmo tempo previsível para as empresas, confiável para os passageiros e funcional para o sistema de justiça.

Como agenda de trabalhos futuros, abre-se espaço para pesquisas empíricas que acompanhem, em série histórica, o comportamento da litigância após o julgamento definitivo do Tema 1417, análises econômicas que simulem diferentes cenários de compensação padronizada no mercado doméstico brasileiro, estudos qualitativos com juízes, reguladores, executivos de companhias aéreas e representantes de associações de consumidores, além de investigações comparadas que incluam experiências de países da América Latina e de mercados emergentes. O aprofundamento dessas linhas poderá fornecer novas evidências para calibrar reformas legislativas e regulatórias, bem como enriquecer uma eventual consulta pública sobre o desenho mais adequado da indenização no transporte aéreo brasileiro.

REFERÊNCIAS

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução n. 400, de 13 de dezembro de 2016**. Estabelece as condições gerais de transporte aéreo. Brasília, DF, 2016.

BARREIRA, Mário. **Transporte aéreo e desjudicialização de conflitos de consumo**. 2024.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986. **Código Brasileiro de Aeronáutica**. Brasília, DF, 1986.

BRASIL. Lei n. 8.078, de 11 de setembro de 1990. **Código de Defesa do Consumidor**. Brasília, DF, 1990.

BRASIL. Lei n. 9.099, de 26 de setembro de 1995. **Juizados Especiais Cíveis e Criminais**. Brasília, DF, 1995.

BRASIL. Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002. **Código Civil**. Brasília, DF, 2002.

BRASIL. **Lei n. 11.182, de 27 de setembro de 2005**. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil. Brasília, DF, 2005.

BRASIL. **Decreto n. 5.910, de 27 de setembro de 2006**. Promulga a Convenção de Montreal de 1999. Brasília, DF, 2006.

CARRÁ, Bruno. Responsabilidade civil no transporte aéreo: análise de sua evolução no direito brasileiro. **Revista Jurídica Luso-Brasileira**, v. 1, n. 2, p. 123-145, 2015.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de responsabilidade civil**. 15. ed. São Paulo: Atlas, 2022.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. Responsabilidade civil no novo Código Civil. **Revista da EMERJ**, v. 6, n. 24, p. 31-48, 2003.

COLAFEMINA, Martina. **Dano moral por atraso de voo não é presumido, decide STJ**. *Consultor Jurídico*, São Paulo, 26 jan. 2026. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2026-jan-26/dano-moral-por-atraso-de-voo-nao-e-presumido-diz-stj/>. Acesso em: 08 fev. 2026.

CNJ. Conselho Nacional de Justiça. **Painel Justiça em Números**. Brasília, DF.

CNJ. Conselho Nacional de Justiça. **Recomendação n. 159, de 23 de outubro de 2024**. Brasília, DF, 2024.

DEMPSEY, Paul Stephen; JOHANSSON, Svante O. **Montreal v. Brussels: The conflict of laws on the issue of delay in international air carriage**. *Air and Space Law*, v. 35, n. 3, p. 207–224, 2010.

DUARTE, Antonio Aurélio Abi-Ramia; FERREIRA, Rafael D'Ávila Matias. **Do abuso de direito ao abuso de direito processual**. *Revista de Direito do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro*, n. 112, v. 1, p. 171-192, 2023.

EUROPEAN REGIONS AIRLINE ASSOCIATION. **A study into Regulation EU261 Passenger compensation for delayed or canceled flights**. 2019.

FARES, Ali Taleb. Novo panorama da responsabilidade civil no transporte aéreo. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**, 2018.

FOOTE, Hannah. Delayed flights and delayed rights: It is time for the United States to follow the European Union's lead and enact more regulations to protect airline passengers. **Journal of Air Law and Commerce**, v. 88, p. 919–948, 2023.

MARQUES, Felipe. **Tema 1417 do Supremo Tribunal Federal e responsabilidade civil no transporte aéreo**. Trabalho de Conclusão de Curso, 2025.

UNIÃO EUROPEIA. **Regulamento (CE) n. 261, de 11 de fevereiro de 2004**. Parlamento Europeu e Conselho da União Europeia.

UNITED STATES OF AMERICA. Department of Transportation. **Fly Rights: a consumer guide to air travel**. 2025.

WATANABE, Kazuo. Acesso à justiça e desjudicialização: mediação e arbitragem como instrumentos de cidadania. In: GRINOVER, Ada Pellegrini; DINAMARCO, Cândido Rangel; WATANABE, Kazuo (org.). Participação e processo. São Paulo: **Revista dos Tribunais**, 1988. p. 13-26.

XING, Jingyi. Quality regulation and unexpected gaming Evidence from mandating flight delay compensation. **Journal of Economics and Management Strategy**, 2025, p. 1–17.

YANG, Xin. **Research on improving passenger service quality after flight delay**. Bachelor's Thesis, Haaga-Helia University of Applied Sciences, 2025.

ZANCHI, João Pedro. **Desjudicialização na aviação e a resolução dos litígios no Brasil**. Migalhas, São Paulo, 24 jul. 2023.

ISSN 2763-7697