

IX ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

FORMAS CONSENSUAIS DE SOLUÇÃO DE CONFLITOS

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - FMU - São Paulo

Diretor Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

Representante Discente: Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Fernando Passos - UNIARA - São Paulo

Prof. Dr. Ednilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal

Comunicação:

Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM - São Paulo

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI - Santa Catarina

Educação Jurídica

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - PR

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - SP

Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS - MS

Eventos:

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo

Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina

Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

Comissão Especial

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UFRJ - RJ

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - PB

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - MG

Prof. Dr. Rogério Borba - UNIFACVEST - SC

F723

Formas consensuais de solução de conflitos [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Cristian Kiefer Da Silva; Fabiano da Rosa Tesolin; Paulo Cezar Dias – Florianópolis: CONPEDI, 2026.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-574-3

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Constituição, Processo e Justiça Social: o papel da jurisdição constitucional na efetivação de direitos

2. Formas consensuais. 3. Solução de conflitos. IX Encontro Virtual do CONPEDI (2: 2026: Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



IX ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

FORMAS CONSENSUAIS DE SOLUÇÃO DE CONFLITOS

Apresentação

O IX ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI – EVC ocorreu nos dias 22, 23, 24, 25 e 26 de junho de 2026, cujo tema foi: CONSTITUIÇÃO, PROCESSO E JUSTIÇA SOCIAL: O PAPEL DA JURISDIÇÃO CONSTITUCIONAL NA EFETIVAÇÃO DE DIREITOS. Dentre as diversas atividades acadêmicas empreendidas neste evento, tem-se os grupos de trabalho temáticos que produzem obras agregadas sob o tema comum. De forma atenta aos desafios para a construção de uma sociedade verdadeiramente livre, efetivamente justa e concretamente solidária, o Conselho Nacional das Pós Graduações em Direito (CONPEDI) buscou reunir diversos pensadores, autores e pesquisadores do direito e de ciências congêneres, em ambiente de multirelacionamento direto, convergente ou transversal com as políticas públicas, resultando numa gama de produção de artigos científicos, aprovados e, posteriormente, apresentados em Grupos de Trabalhos, entre eles o denominado FORMAS CONSENSUAIS DE SOLUÇÃO DE CONFLITOS I, cabendo, honrosamente, a Coordenação aos Professores Doutores: CRISTIAN KIEFER DA SILVA, FABIANO DA ROSA TESOLIN e PAULO CEZAR DIAS. O grupo de trabalho serviu como palco da discussão de trabalhos que ora são publicados, tendo como fundamento textos apresentados por atores pertencentes às instituições públicas e privadas de ensino e que lidam com diversas facetas deste objeto fundamental de estudos para a doutrina contemporânea brasileira. Com o objetivo de dinamizar a leitura, os artigos foram dispostos considerando a aproximação temática, a seguir declinados:

1. A CONSENSUALIDADE NO PROCESSO ESTRUTURAL: O SISTEMA MULTIPORTAS COMO INSTRUMENTO DE GESTÃO DE CONFLITOS COMPLEXOS

5. A REGULAÇÃO RESPONSIVA COMO POLÍTICA PÚBLICA DE DEFESA DO CONSUMIDOR: UMA ANÁLISE DA ATUAÇÃO DO PROCON-MG A PARTIR DA RESOLUÇÃO PGJ N.º 57/2022

6. ANTAGONISMOS ESTRUTURAIS: PRESSUPOSTO DA GESTÃO DE CONFLITOS SECUNDÁRIOS

7. AUTOCOMPOSIÇÃO NA ERA DIGITAL: ANÁLISE DA EFETIVIDADE DA RESOLUÇÃO DE DISPUTAS ONLINE E SUA VALIDAÇÃO JURISPRUDENCIAL

8. DO DANO DIGITAL À REPARAÇÃO CONSENSUAL: DEEPFAKES ESCOLARES, JUSTIÇA RESTAURATIVA E DIREITOS DA PERSONALIDADE

9. DO DEMANDISMO À RESOLUTIVIDADE: UMA ANÁLISE DA ATUAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO NA TUTELA DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE SAÚDE EM GOVERNADOR VALADARES (2021-2025)

10. ENTRE A JURISDIÇÃO ESTATAL E A ARBITRAGEM: UMA ANÁLISE DOS LIMITES INSTITUCIONAIS NA TUTELA DOS DIREITOS DIFUSOS

11. ENTRE A REJEIÇÃO E O RECONHECIMENTO: A FAMÍLIA E A IDENTIDADE TRANS SOB A ÓTICA DOS DIREITOS DA PERSONALIDADE

12. GESTÃO DE CONFLITOS EM CONTRATOS DE LONGA DURAÇÃO: A FUNÇÃO ESTRATÉGICA DAS CLÁUSULAS ESCALONADAS MED-ARB

13. INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL NA MEDIAÇÃO E CONCILIAÇÃO EXTRAJUDICIAL: EFICIÊNCIA ECONÔMICA, REDUÇÃO DE CUSTOS DE TRANSAÇÃO E ACESSO À JUSTIÇA

16. MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM COMO FERRAMENTAS ESSENCIAIS NO DIREITO EMPRESARIAL

17. O INCENTIVO ESTATAL À JUSTIÇA MULTIPORTAS COMO ESTRATÉGIA DE ACESSO À JUSTIÇA E REDUÇÃO DA LITIGIOSIDADE EXCESSIVA

18. O PAPEL DESAFIADOR DA JUSTIÇA RESTAURATIVA NA TRANSFORMAÇÃO DOS CONFLITOS ESCOLARES

19. O PROCESSO ESTRUTURAL COMO FERRAMENTA PARA A PROTEÇÃO INTEGRAL DE CRIANÇAS E ADOLESCENTES INSERIDOS EM CONFLITOS JURÍDICO-FAMILIARES

20. O SISTEMA DE MEDIAÇÃO JUDICIAL NAS AMÉRICAS – UM OLHAR TRANSDISCIPLINAR COM O OBJETIVO DE GARANTIA DO ACESSO À JUSTIÇA E DA EFETIVIDADE DO PROCESSO

21. O TERMO DE AJUSTAMENTO DE CONDUTA DA EMPRESA HYDRO NO MUNICÍPIO DE BARCARENA SOB A ANÁLISE DO PRAGMATISMO JURÍDICO DE RICHARD POSNER.

22. POLÍTICAS PÚBLICAS PARA ACESSO À JUSTIÇA DE GRUPOS VULNERÁVEIS POR MEIO DE SOLUÇÕES EXTRAJUDICIAIS DE CONFLITOS

23. RACIONALIDADE GERENCIAL À CONSENSUAL: O PAPEL DO DIÁLOGO NA RECONFIGURAÇÃO DA ATUAÇÃO ESTATAL EM CONFLITOS EMPRESARIAIS

24. REGULAMENTAÇÃO E EFICÁCIA DA MEDIAÇÃO NA UNIÃO EUROPEIA COM

do CONPEDI, uma vez que se constitui atualmente o mais importante fórum de discussão da pesquisa em Direito no Brasil, e, portanto, ponto de encontro de pesquisadores das mais diversas regiões do Brasil e exterior.

Por fim, reiteramos nosso imenso prazer em participar da apresentação desta obra e do CONPEDI, desejando excelente leitura a todos e todas.

Professores Coordenadores do Grupo de Trabalho:

PROF. DR. CRISTIAN KIEFER DA SILVA – PUC-MG/UMA/SKEMA BUSINESS SCHOOL

PROF. DR. FABIANO DA ROSA TESOLIN – INSTITUIÇÃO TOLEDO DE ENSINO

PROF. DR. PAULO CEZAR DIAS – UNIVEM-SP/UNIP-SP

**A NORMALIZAÇÃO DA EXCEÇÃO DA PANDEMIA DA COVID-19 E OS
CAMINHOS AUTOCOMPOSITIVOS PARA GESTÃO DOS CONFLITOS NOS
CONTRATOS DE PASSAGEM AÉREA**

**THE NORMALIZATION OF THE EXCEPTION DURING THE COVID-19
PANDEMIC AND SELF-COMPOSITIVE PATHWAYS FOR CONFLICT
MANAGEMENT IN AIRLINE TICKET CONTRACTS**

**Marcelo De Souza Carneiro Marcelocarneiro
Juliana Raquel Nunes**

Resumo

O presente artigo tem como objetivo analisar se as medidas emergenciais implantadas na pandemia da Covid-19, especialmente no setor aéreo, podem perdurar no tempo, configurando-se o que se denomina de normalização da exceção, bem como se há situação de biopoder e biopolítica sobre a sociedade na figura do consumidor, de maneira que estes figurem como indivíduos denominados Homo Sacer, uma vez que dentro da realidade da gestão governamental, o Estado pode assumir função Oikonomica. O estudo justifica-se, pois, há fortes indícios de que esses princípios de biopolítica e de biopoder estão se aplicando também nas relações de consumo nos contratos de passagem aéreas e os consumidores. Como instrumento de pesquisa, utiliza-se o método dedutivo dentro de uma instrumentalização arqueológica e bibliográfica. Como alternativa resolutive a esse contexto biopolítico, a adoção das formas autocompositivas de resolução de conflitos segundo a teoria Habermasiana de ação comunicativa como meio de transpor as condições e contextos subjetivos e objetivos que envolvem as relações sociais e jurídicas

Palavras-chave: Caminhos autocompositivos, Consumidor, Normalização da exceção, Pandemia da covid-19, Passagem aérea

Abstract/Resumen/Résumé

This article aims to analyze whether the emergency measures implemented during the Covid-19 pandemic, especially in the airline sector, may persist over time, thereby configuring what

biopolitical context, the adoption of self-compositive forms of conflict resolution is proposed, according to the Habermasian theory of communicative action, as a means of overcoming the subjective and objective conditions and contexts surrounding social and legal relations.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Airline ticket, Consumer, Covid-19 pandemic, Normalization of the exception, Self-compositive pathways

INTRODUÇÃO

Como a maior catástrofe do Século XXI, a pandemia da Covid-19, além de muitas mortes, trouxe e ainda traz também muitas mudanças e transformações em todos os segmentos sociais em nossa sociedade global. Com o contágio, a sociedade, de forma urgente, precisou reinventar os modos de convívio, interação e comportamento.

Especificamente, essas limitações de contato e circulação afetaram, de fato, grandemente o setor aéreo, que sofreu imensa retração diante das limitações acima mencionadas, de modo que as viagens aéreas passaram a ser realizadas com muitas restrições, dentro de protocolo sanitário estabelecido, controle rigorosíssimo de embarque de passageiros, o que demandava cuidados redobrados, cancelamentos de voos domésticos e redução de passageiros.

Dentro desse cenário, observaram-se imediata crise na situação econômica das empresas, e a necessária reorganização do fluxo de voos em todo o mundo, gerando enorme avalanche de ações judiciais relacionadas aos cancelamentos e/ou reagendamentos dos voos de forma unilateral, dos voos realizados para cumprir os cronogramas de isolamento e bloqueio epidemiológicos impostos.

Diante desse quadro, ao contrário do superávit histórico de 2019, abruptamente, em 2020, o setor aéreo reagiu negativamente a esse contexto, havendo situação de crise generalizada com consequente retração econômica nas empresas e frequentes solicitações de recuperação judicial diante da incapacidade de arcar com os seus compromissos econômicos.

Para que os efeitos econômicos e os prejuízos empresariais no setor aéreo fossem minimizados, o Governo Federal adotou medidas imprescindíveis para salvaguardar o setor, regulamentando a prática de cancelamentos dos voos e estabelecendo regras para o cancelamento e o reembolso dos valores pagos pelo consumidor, bem como outras medidas que visavam reaver a sustentabilidade do setor aéreo.

Com o passar do tempo, o desenvolvimento recorde de tratamentos e terapias para combate à doença fez a humanidade conter com relativa rapidez a pandemia, fazendo com que muitos dos efeitos abruptos da inflação e do PIB já se amenizassem, havendo cancelamento das medidas sanitárias e retomada da liberdade de iniciativa econômica das empresas e da capacidade de suas operações.

Apesar de todo esse contexto de retomada paulatina da “condição da normalidade”, verifica-se que, factualmente, as medidas excepcionais de retomada econômica continuam efetivas e vigentes para retomada da condição econômica do setor aéreo, mesmo após a mudança de cenário socioeconômico pós-pandemia.

Ilustrando todo esse cenário do nosso passado recente, esse trabalho pretende analisar se tal realidade evidencia que as medidas emergenciais podem perdurar no tempo, configurando-se o que se denomina de “normalização da exceção”, explica-se, o fenômeno político e econômico em que se mantêm dentro de um estado democrático e em um contexto imotivado, medidas excepcionais que contrariam e dissonam de uma justificativa fática imediata.

Outra análise a ser realizada é a verificação quanto à aplicação à essa questão das regulamentações jurídicas de exceção, se há situação de biopoder e biopolítica sobre a sociedade na figura do consumidor, de maneira que estes figuram como indivíduos denominados *Homo Sacer*, ou *indivíduos nus*, que, segundo Agamben são aqueles desprovidos de autonomia e autodeterminação de atuação como indivíduos e que possam gerir a sua autodeterminação dentro das relações consumeristas específicas, tornando-se objetos e abjetos do sistema econômico pós-moderno.

Por fim, o que se pode se analisar é que, dentro da realidade da gestão governamental, o Estado pode assumir função *Oikonomica*, conduzindo a gestão de forma onipotente como se atuasse como “Deus” mediante a justificativa infundada de que se deve reequilibrar o sistema econômico diante da “permanente necessidade de retomar o status econômico” perdido por conta de um eterno contexto de pandemia. Essa investigação vai, através da análise dos fatos, identificar de forma genealógica a prática de biopoder dentro da manifestação da prerrogativa de governamentalidade do Estado nas questões de relação de consumo nos contratos de venda e compra de passagem aérea.

Preliminarmente, diante dos fatos já narrados aqui, há fortes indícios de que esses princípios de biopolítica e de biopoder estão se aplicando também nas relações de consumo nos contratos de passagem entre as empresas aéreas e os consumidores. Tais indícios serão comprovados a partir de análise fática (arqueológica) no âmbito jurídico e também no âmbito econômico.

A metodologia adotada será a dedutiva, dentro de uma instrumentalização arqueológica do presente e evidênciação de repetição dos mesmos comportamentos de exercício de poder estatal (genealogia), buscando-se as causas através dos fatos, de forma dissociada das narrativas políticas e ideológicas extremamente unilaterais e demagógicas eivadas de produção de sentido e realidades justificadoras. A aplicação do método arqueológico se dará sobre a análise de decisões judiciais, as Leis nº 14.034/2020 e 14.174/21, bem como dados econômicos relacionados à condição econômica das empresas de aviação.

Por fim tem-se como meta analisar como alternativa a esse contexto biopolítico, a negociação através das formas autocompositivas de resolução de conflitos como efetivação da teoria Habermasiana de ação comunicativa como meio de transpor as condições e contextos subjetivos e objetivos que envolvem as relações sociais e jurídicas todas insertas dentro de um dos campos de relações comunicativas.

1. A NORMALIZAÇÃO DO CAOS PELO ESTADO DE FORMA REGULAMENTAR E ATRAVÉS DA *OIKONOMIA* E O SURGIMENTO DO “PASSAGEIRO SACER.”

O mundo vivenciou momentos na história, que, em razão de guerras, catástrofes, pandemias e mudanças políticas redundaram em períodos de perda e mitigação de direitos e benefícios sociais (França, 2025). Superados esses eventos, com a retomada de uma situação de paz, melhora na saúde pública ou mesmo reorganização política, podiam ser verificadas situações de afloramento e recuperação de situação anterior com a retomada de direitos e restabelecimentos dos bens sociais de outrora.

Entretanto, ao analisar a forma pela qual o Estado desenvolve suas práticas de governamentalidade é muito comum perceber práticas de gestão em que se verifica o fenômeno político de “normalização do estado de exceção”. Esse fenômeno de governamentalidade são medidas intencionais que contrariam direitos e proteções sociais fundados em fatos extraordinários que justificariam essa medida, mas que na realidade, de fato estaria totalmente dissociadas das contingências fáticas e sociais, havendo dissonância entre os fatos e o Direito (Schmitt, 2006).

Esses fenômenos tecnológicos de governo manejam de forma unilateral os direitos e prerrogativas dos súditos em prol da contemplação de alguns interesses específicos em detrimento de outros interesses. Assim, vê-se que há o controle e a manipulação da vida humana pelo Estado ao realizar a governamentalidade mediante um slogan de Estado democrático (Agamben, 2007).

1.1 AS PRÁTICAS REGULAMENTARES ESTATAIS COMO REGULAMENTAÇÃO DA EXCEÇÃO

Essa prática governamental de “normalização da exceção” não é medida que incide de forma forçada ou publicamente declarada, mas se materializa através de formas regulamentares que têm características de invisibilidade e de ordem regulamentar e habitual, através de práticas que modelam comportamentos mediante o estabelecimento de paradigmas e padrões legitimados de conduta.

Ademais, essas práticas de biopolítica e de biopoder não se resumem apenas ao Poder Executivo, mas se estendem ao Poder Judiciário quando se modelam padrões de entendimentos judiciais estabelecidos pelas jurisprudências que podem exercer, de forma coordenada e organizada, maneiras invisíveis de exercer controle e dominação social (Foucault, 1998).

Dentro desse modelo, a gestão através da ferramenta de controle se faz através do modelo de panóptico e ocorre também na “normalização da exceção” que atua fenomenologicamente segundo as características estabelecidas por Michel Foucault, a saber: invisibilidade, disseminação do poder e automatização e mensurabilidade (Foucault, 2014), de maneira que, essas características estão presentes nas relações econômicas e de consumo do contrato de passagem aérea.

Especificamente, nesse estudo a normalização da exceção nesse caso é justificada por uma conjuntura socioeconômica já amenizada (pandemia), justificada por análises econômicas superficiais e validações jurídicas da verdade e todas essas práticas são disseminadas por todo o campo econômico, dentro de uma lógica de uniformização dos discursos de poder a partir da orientação jurisprudencial.

Como se verifica, a maneira como o Estado-juiz desenvolve sua governamentalidade é sempre dentro de uma lógica regulamentar, através de modelos de conduta validados através de forma de saber emanadas por agentes de poder cuja veracidade e legitimidade das suas falas são inquestionáveis e fundamentadas através de lógica técnica e científica emanada por autoridades investidas de poder estatal e protegidas pelas prerrogativas decorrentes da condição de servidores públicos e especialistas administrativos ou econômicos.

1.2 A CONTINGENTE PERMANÊNCIA NO “ESTADO DE EXCEÇÃO” DENTRO DA REALIDADE SOCIOECONÔMICO BRASILEIRA

Apesar do regozijo de figurar entre as maiores economias do mundo em termos de Produto Interno Bruto (PIB), o Brasil ainda apresenta taxas de juros elevadas e níveis significativos de endividamento interno. A manutenção da taxa Selic em patamares elevados decorre de um conjunto de fatores macroeconômicos, dentre os quais se destacam as pressões inflacionárias, o risco fiscal e o cenário externo, incluindo desvalorização cambial do real frente a moedas fortes como o dólar e o euro, que impacta diretamente na ocorrência de inflação e, por conseguinte, a condução da política monetária (Banco Central do Brasil).

Essa condição de mercado coloca o Brasil no grupo de economias periféricas com menos condição de desenvolver tecnologia e outros *commodities* de alto valor agregado o que traz reflexos grandiosos no mercado interno com os altos riscos econômicos decorrentes dos valores cambiais de insumos e de produtos acabados, interferindo na possibilidade e condição para o desenvolvimento empresarial (Santos, 2000). Tal situação atinente ao risco empresarial pode ser verificada pelas altas taxas de fechamento precoce de empresas por questões econômicas, considerando-se que, no Brasil 67% (sessenta e sete por cento) das empresas fecham por fracasso econômico após cinco anos (Rovaroto, 2024).

Dessa maneira, o estado de alerta por conta de riscos iminentes de crise econômica são permanentemente vivenciados pelos setores de fornecimento de produtos e serviços no Brasil, o que acaba exigindo medidas arrojadas, pouco conservadoras e de exceção que acabam sendo afrontadoras às condições socioeconômicas normais e regulares juntamente com contingenciais externas, capitaneadas pelo mercado e principalmente pelo FMI (Fundo Monetário Internacional) que estabelece contrapartidas políticas e econômicas para a concessão e adimplemento dos contratos de empréstimos aos países endividados (Guimarães, Ladeira, 2021).

Apesar, de certa maneira compreensível, as práticas de exceção normatizadas promovem abissais problemas jurídico-sociais e econômicos para a população de determinado país, pois são contrariados intensamente os princípios constitucionais e de organização da ordem econômica regulamentados nas normas Magnas da maioria dos países ocidentais mediante condutas estatais contrárias ao princípio democrático efetivado por medidas de governamentalidade que favorecem apenas o setor econômico em detrimento dos interesses dos consumidores.

1.3 O FENÔMENO DA OIKONOMIA E A CATEGORIZAÇÃO DO CONSUMIDOR COMO PASSAGEIRO SAUCER

Nesse cenário de favorecimento das empresas aéreas mesmo sem as condições de exceção que justificavam medidas urgentes e protetivas, verifica-se a manutenção de arranjo normativo e procedimental que faz pender a balança regulatória de um dos polos da relação jurídica, produzindo efeitos prejudiciais ao outro polo dessa relação que são os consumidores.

Esse fenômeno de governamentalidade do Estado pode ser classificado e analisado a partir do conceito de Oikonomia, compreendido como medida de gestão das relações sociais e econômicas pelo poder público. Então, essa prática de definir medidas protetivas às empresas aéreas é expressão desse poder absoluto velado do poder público, sob o argumento de proteção sistêmica (Aganbem, 2011).

Tal atuação revela-se problemática diante da aparente afronta aos princípios da ordem econômica constitucional, especialmente aqueles que visam à preservação do equilíbrio nas relações entre fornecedores e consumidores, notadamente em contextos nos quais não se verificam situações excepcionais capazes de justificar tamanha assimetria regulatória.

Nesse viés, determinadas medidas regulatórias podem ser interpretadas como instrumentos dessa racionalidade de gestão, voltados à manutenção da estabilidade econômica de setores estratégicos, ainda que tal orientação resulte em tensões com princípios constitucionais voltados à proteção e ao equilíbrio das relações de consumo.

Essa postergação da vigência das medidas de proteção econômica, faz com que haja a perda da proporcionalidade de forças entre consumidor e empresas fornecedoras de serviços aéreos passível de regular tutela pela Constituição Federal, Código de Defesa do Consumidor, demais legislações protetivas à relação de consumo e decisões judiciais, conferindo ao consumidor a perda de poder e desigualdade de forças no manejo e desenvolvimento de contratos de aquisição de passagem aérea.

Também é importante considerar que essas medidas de governamentalidade são feitas à revelia, sem qualquer consulta ou consentimento por parte dos consumidores, sendo tal prática compreensível apenas quando existem situações de fato justificadoras como medidas para cessar calamidades. A perduração das políticas de apoio ao setor econômico sem contexto de emergência torna-se automaticamente prática que ofende a autodeterminação e soberania popular, maculando o princípio basilar da democracia e da dignidade da pessoa humana.

Em razão do que acima foi exposto, vislumbra-se que o *modus operandis* estatal segundo uma lógica Oikonomica produz subjetivação dos consumidores dentro das relações contratuais aéreas, assumindo a persona como entes que se pode denominar “Passageiro Sacer” se valendo dos conceitos de Agamben (2002), incorporando-se a figura do *homo Sacer*, isto é, daquele cuja vida permanece incluída na ordem jurídica apenas na medida em que pode ser exposta à suspensão parcial de suas garantias. Assim, quando a racionalidade de governo privilegia a preservação sistêmica de determinados setores econômicos, há o risco de que consumidores ou outros sujeitos das relações jurídicas passem a ocupar posições de maior vulnerabilidade, revelando a tensão entre a gestão econômica da crise e assumindo os riscos da atividade econômica sem qualquer justificativa fática, de forma imotivada, ocorrendo redução concreta da efetividade das garantias constitucionais nas relações de consumo.

Todos os temas teorizados aqui neste tópico serão demonstrados a partir dos fatos normativos e históricos que serão apresentados no próximo capítulo a seguir em que se apresentarão evidências comprovadoras da tese aqui apresentada.

2. EVIDÊNCIAS FÁTICAS DAS PRÁTICAS DE GOVERNAMENTALIDADE EM PROL DE NORMALIZAÇÃO DE EXCEÇÃO NOS CONTRATOS DE FORNECIMENTO DE PASSAGEM AÉREA NO ÂMBITO JURÍDICO E ECONÔMICO

Como maneira de comprovar a problematização e a tese apresentada na introdução a partir de um estudo arqueológico do presente, é inevitável que sejam apurados os fatos em seu estado natural e bruto, fazendo uso de pouca exegese e análise teórica sobre os fatos. Tal forma de análise é capaz de apreender e validar as arguições acima apresentadas de uma forma mais efetiva e verdadeira, sem qualquer construção discurso que pode atrapalhar a validação da tese por haver semânticas específicas nos discursos direcionados segundo intencionalidade política e de poder.

Nesse viés, a melhor maneira de comprovar a repetição de fenômenos biopolíticos aqui apresentados é analisar realmente os fatos em estado cru, sem qualquer análise interpretativa o que possibilita maior grau de acerto na validação da tese. Segue abaixo os eventos fáticos apresentados.

2.1. LEI DE MEDIDAS EMERGENCIAIS PARA OS EFEITOS DA PANDEMIA DA COVID-19 NA LEI CIVIL BRASILEIRA (LEIS Nº 14.034/2020 E 14.174/21)

Certamente, uma das medidas mais importantes que foram adotadas na pandemia foi a entrada em vigor da lei 14034/2020 que estabeleceu “medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em decorrência da pandemia da Covid-19” (BRASIL, 2020). Essa lei trouxe a possibilidade de parcelamento do reembolso dos cancelamentos de passagem aérea das empresas aéreas ao consumidor em 12 meses dos contratos estabelecidos entre 19/03/2020 a 31/10/2021. O § 7º do artigo do artigo 3º da Lei nº 14.174/21 estabeleceu a possibilidade de reembolso através de pecúnia, créditos, milhas, mediante negociação entre “consumidor e transportador”.

Logo em seguida, a Lei nº 14.174, prorrogou o prazo das medidas para reembolso dos contratos cancelados até 31/12/2021 (Brasil, 2021). Outra medida importante e relevante foi a postergação das contribuições em relação aos contratos de concessão até dia 18/12/2020 (Brasil, 2020).

Apesar de toda pertinência e justificativa das medidas acima regulamentadas em lei e que acima foram descritas, é possível verificar que, ao se analisar a lei de medidas emergenciais da pandemia da Covid-19, existem regulamentações em seu bojo que não se encaixam à transitoriedade de uma situação emergencial de ordem sanitária.

A primeira evidência de dissonância ao caráter transitório da lei e política pública é a regulamentação do artigo 04 da Lei nº 14.034/2020 que promove alterações no Código de Brasileiro de Aeronáutica (lei 7565/86) (Brasil, 1986), afirmando que “a reparação de danos extrapatrimoniais na falha da execução do contrato de passagem aérea fica condicionada à demonstração do efetivo prejuízo e de sua extensão ao passageiro ou pelo expedidor ou destinatário de carga” (Brasil, 2020).

Como descrito por Carneiro (2020), na época da pandemia, houve alteração no hiato de forças entre consumidor e fornecedor, mas, no caso em questão a alteração do entendimento em relação aos critérios da reparação de dano moral que passaram a depender de demonstração da culpa do fornecedor de serviços (empresa aérea) fez-se como medida permanente e afrontadora à regra geral de aplicação do princípio da responsabilidade objetiva, com ausência de qualquer previsão de reversibilidade temporária.

Por isso, a grande evidência do fenômeno da “permanência do estado de exceção” é realmente a ausência de qualquer dispositivo que estabelecesse limite de tempo à regra acima descrita, o que torna tal mudança principiológica no plano legal algo permanente e definitivo em que não mais se poderia aplicar a teoria do risco-proveito.

A não mais aplicação da teoria da responsabilidade objetiva nos contratos de fornecimento de passagem aérea ficou ainda mais evidenciada pelas regras estabelecidas pelo artigo 9º da Lei nº 14.034/20 alterado pela Lei nº 14.174/21 que, por sua vez altera o Código Brasileiro de Aeronáutica que estabelece parâmetros às “situações de caso fortuito e força maior” de maneira que tal intencionalidade da lei é dar precisão e aplicabilidade ao enfoque de aplicação do princípio da responsabilidade subjetiva aos contratos de fornecimento de contrato aéreo (Brasil, 2021).

Estas transformações legais aqui tratadas que permanecem até os dias atuais não se limitaram a apenas o plano legal, naturalmente, gerando impactos nas relações jurídicas analisadas e decididas pelos tribunais de todo o nosso país, promovendo-se alterações de abordagens do Poder Judiciário acerca da relação consumerista de fornecimento de contrato aéreo.

2.2. NORMALIZAÇÃO DA EXCEÇÃO NOS CONTRATOS DE FORNECIMENTO DE PASSAGEM AÉREA NA JURISPRUDÊNCIA DOS TRIBUNAIS BRASILEIROS

Sobre esse tema convém ressaltar que as decisões judiciais acabam tendo efeito normativo por servirem como referenciais para outras decisões judiciais, o que as tornam fonte do Direito. E pode-se considerar como fonte do Direito de ordem principiológica por trazer juntamente com esta justificativa racional e lógica para sua aplicabilidade (Dworkin, 2001).

Nesse sentido, como ressalta Hart (2001), as jurisprudências como fonte do Direito estabelecem paradigmas e modelos de ação que se validam e se perfazem de precedentes para replicação dessas normas no mundo do Direito como instrumento de validade jurídica.

Nesse viés, ao analisar as decisões jurisprudenciais após a entrada em vigor das alterações do Código Brasileiro de Aeronáutica que limitam a responsabilidade pelo dano moral nos casos de cancelamento de voos segundo os critérios da responsabilidade subjetiva.

Tais mudanças de interpretação ficam evidenciadas a partir da análise das decisões judiciais anteriores ao ano da mudança do Código Brasileiro de Aeronáutica pela Lei nº 14.174/21 (Brasil). A decisão relativa ao processo de nº 2011/0193563-5 remetido do TJSP ao STJ evidencia uma situação anterior no sentido de que a ementa ressalta: “O dano moral decorrente de atraso de voo prescinde de prova e a responsabilidade de seu causador opera-se in re ipsa em virtude do desconforto, da aflição e dos transtornos suportados pelo passageiro.” (STJ, 2014).

Já, após as mudanças trazidas pela lei 14174/21 no Código Brasileiro da Aeronáutica que trouxeram outros princípios de abordagem sobre a responsabilidade das empresas aéreas na apelação cível de nº XXXXX-09.2019.8.19.0001 202300104933, julgada em 12/04/2023 “Atraso de voo que caracteriza falha na prestação de serviço, apta a gerar responsabilidade civil pelos danos causados ao consumidor. Responsabilidade objetiva e inexistência de causa excludente da responsabilidade da ré, eis que a situação deve ser vista como risco do empreendimento.” (TJRJ, 2023).

Como se pode verificar existem nos Tribunais algumas mudanças de entendimentos que seguem a tendência do que se mudara em relação às mudanças ocorridas no Código Brasileiro de Aeronáutica, de forma que realmente tem havido afastamento da tese de dano moral presumido e a evidência dessa alteração se dá no fato de que algumas decisões dos Tribunais têm considerado o atraso de um voo como mero aborrecimento quando a empresa aérea fornece assistência como alimentação, hospedagem e realocação. Um exemplo dessas decisões é o processo de nº 5012188-67.2023.8.24.0008 que tramitou junto ao Tribunal de Justiça de Santa Catarina (Migalhas, 2025).

É certo que, apesar das mudanças ocorridas na legislação, há de se considerar os princípios do Código de Defesa do Consumidor que compreendem a questão de forma antagônica, havendo-se de se preservar o princípio da responsabilidade objetiva, segundo os critérios que consideram o atraso e cancelamento dos voos por si só caracterizadores da responsabilidade da empresa aérea perante o consumidor, principalmente ao que estabelece o dispositivo do artigo 14, § 1º e 3º do Código de Defesa do Consumidor (1990).

Como se observa, há, no âmbito dos tribunais, movimentos de inflexão interpretativa que acompanham as alterações promovidas no Código Brasileiro de Aeronáutica. Não obstante essas modificações legislativas, impõe-se a incidência dos princípios estruturantes do Código de Defesa do Consumidor, cuja lógica protetiva se apresenta, em certa medida, antagônica. Em razão deste conflito legislativo e o acirramento dos debates judiciais que chegaram para apreciação do Supremo Tribunal Federal através do Recurso Extraordinário com Agravo de nº 0834466-97.2024.8.19.0209 (numeração única) que redundou em um incidente de uniformização de jurisprudência (ARE1560244) (STF, 2024).

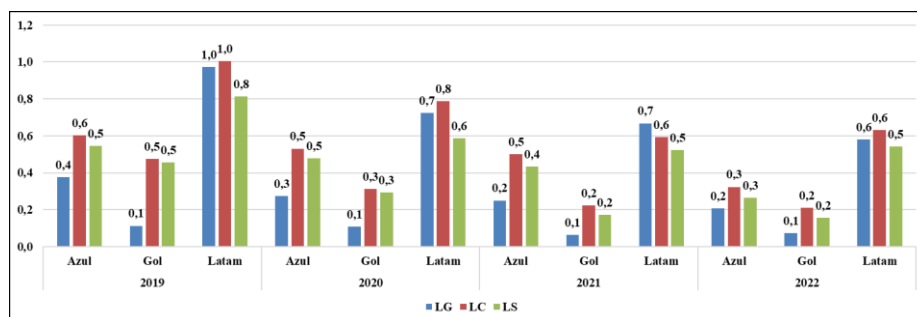
Até aqui se analisou evidências da postergação de um estado de exceção no âmbito legal e jurisprudencial, mas, faz-se necessário analisar a questão no plano dos fatos no quesito que representa o cerne justificador das medidas de exceção que aqui se analisa: a situação de saúde econômica das empresas aéreas antes e após a pandemia.

2.2 A POSTERGAÇÃO DA EXCEÇÃO A PARTIR DA ANÁLISE DA CONDIÇÃO ECONÔMICA DAS EMPRESAS AÉREAS NA ATUALIDADE

Como ressaltado no tópico anterior, umas das partes mais importantes para uma análise arqueológica e genealogia do poder que normaliza o estado de exceção dentro dos contratos de passagem aérea, é fazer estudo arqueológico das condições econômicas que justificam a permanência das medidas protetivas estabelecidas na pandemia para reequilibrar as condições econômicas das empresas aéreas.

O primeiro quesito arqueológico prático pesquisado é que o setor aéreo em 2019, antes do surgimento da pandemia vivenciava, de uma forma geral situação de estabilidade e crescimento econômico que pode ser verificado a partir da análise de índices de liquidez que é dado contábil apto a analisar a capacidade de a empresa pagar suas contas. Ao se verificar os dados, pode-se perceber que somente a Gol possui baixo índice de liquidez, ainda que positivo.

Com a pandemia, verifica-se que os índices de liquidez geral caíram consideravelmente entre os anos de 2020 e 2021. Mas, porém, segundo a tabela abaixo, os índices de pagamento de contas já começaram a se restabelecer aos poucos.



Fonte: (Araújo, Barros, Beiruth, 2023)

Verificando-se os dados aqui apresentados, constata-se que, apesar do grande impacto causado pela pandemia Covid-19, as medidas adotadas pelo Governo Federal para evitar com que as empresas aéreas perdessem capital de giro e patrimônio imobilizado para pagar as despesas correntes (Baran; Gomes, 2024).

Essa rápida recuperação progrediu ainda mais nos últimos anos, como se verifica pelo relatório da IATA, ressaltando que, em 2023, já havia 83% (oitenta e três por cento) de recuperação no tráfego internacional causado pela pandemia, e, o mercado aéreo doméstico já apresentava índices maiores que antes da crise sanitária, como se verifica a tabela abaixo:

Air passenger market in detail - December 2023

	<i>World</i>	December 2023 (% year-on-year)			
	<i>share¹</i>	RPK	ASK	PLF (%-pt)	PLF (level)
TOTAL MARKET	100.0%	25.3%	24.1%	0.8%	82.1%
Africa	2.1%	12.1%	18.7%	-4.3%	73.2%
Asia Pacific	22.1%	60.7%	53.4%	3.7%	81.2%
Europe	30.8%	12.5%	12.3%	0.1%	85.1%
Latin America	6.4%	16.3%	10.4%	4.2%	82.7%
Middle East	9.8%	16.4%	17.2%	-0.6%	78.2%
North America	28.8%	10.6%	12.0%	-1.0%	82.9%

¹% of industry RPKs in 2022

Tabela 2: fonte: IATA – International Air Transport Association

Por tudo que se tem verificado até aqui, pode-se constatar que o cenário econômico da aviação comercial pós-pandemia passa a ter momento de regularização como na época antes da pandemia, de maneira que, já em 2024, as linhas de tráfego internacional estavam totalmente recuperadas o que aos poucos vai indicando que medidas extraordinárias que favorecem o setor de serviços da aviação deixam de ser necessárias e que a permanência delas passa a propiciar vantagens às empresas aéreas.

E uma prova disso são os índices de lucro líquido em 2025 nas empresas aéreas em 2025 que superaram a monta de 39,5 milhões de dólares em 2025, o que mostra situação de saúde econômica estável das mesmas. A projeção para o ano de 2026 é da manutenção dos mesmos índices de lucro, porém com queda na margem de lucro de 5% para 3,9%. O que evidencia que, apesar do crescimento, o setor aéreo representa atividade de risco e margem de lucro pequena que exige grande acompanhamento dos entes estatais para prestar auxílio quando realmente se fizer necessário (Cardoso, 2025).

Diante de tudo que aqui foi revisado bibliograficamente e arqueologicamente analisado, é passível de questionamento a justificativa de promoção de algumas mudanças definitivas nas regulamentações do setor aéreo brasileira no plano legal e jurisprudencial em favor do setor produtivo sob a justificativa de crise decorrente da pandemia, uma vez que se verifica no cenário econômico que não mais perduram as retrações econômicas pandêmicas.

A partir dessa análise, vê-se que os abalos e deslocamentos no tônus natural da vulnerabilidade das diferenças de poder já não mais possui anterior abrupto esgarçamento o que torna ameaçadoras aos direitos dos consumidores a preservação de medidas emergenciais aqui apresentadas. Essas evidências sugerem a utilização de outras práticas que possam de alguma maneira equalizar novamente a dosimetria de equilíbrio de forças representada pelas garantias constitucionais e também presentes no Código de Defesa do Consumidor. Mais uma vez é inevitável recorrer-se às práticas negociais segundo modelo inspirado no diálogo autocompositivo.

3. A ADOÇÃO DA NEGOCIAÇÃO ATRAVÉS DA AÇÃO COMUNICATIVA COMO CAMINHO PARA CONTENÇÃO DA OIKONOMIA ESTATAL

Foi comprovado até aqui que há realmente processo *Oikonomico* do Estado que estabelece medidas legais e administrativas para favorecer ao desenvolvimento do setor econômico aeroviário ao prorrogar as medidas protetivas decorrente da pandemia da Covid-19. Tais medidas têm sido eternizadas orientando as decisões judiciais e as orientações de gestão pública em relação às relações de consumo entre as empresas aéreas e o consumidor.

É claro que, o estabelecimento de medida judicial de uniformização de jurisprudência para resolver o conflito de aplicação de normas entre o Código Brasileiro da Aeronáutica e o Código de Defesa do Consumidor. A grande questão é encontrar em todo esse cenário, onde possa existir medidas de proteção aos interesses dos consumidores dentro dessa evidência de governamentalidade *oikonomica* do Estado?

De certa forma, em situações de mitigação de direitos do consumidor, o ativismo judicial deixa de ser medida inoportuna no sentido de interferir na efetivação prática dos princípios constitucionais da proteção do consumidor, da igualdade, liberdade e acima de tudo da efetivação da dignidade da pessoa humana.

Dentro dessa lógica, a maneira mais oportuna é fazer uso da regulamentação da possibilidade de negociação estabelecida pela Política Pública de Tratamento Adequado do Conflito e do Código de Processo Civil juntamente com as próprias regras da Lei nº 14.034/20 que permite que fornecedor e consumidor de serviços de passagem aérea possam transacionar direitos e obrigações (Brasil, 2020).

Dessa maneira, podemos possibilitar a mudança das relações socioeconômicas e jurídicas de uma razão instrumental em que se verifica a utilização de discursos e arguições para imposição dessa lógica de exceção para favorecer o setor econômico para uma relação comunicativa mais “equânime” em que as partes teriam oportunidades iguais de se comunicar e estariam assim, hipoteticamente, em situação de maior igualdade de forças.

Somente a partir dessa lógica, é que é possível amenizar esse processo de “colonização do mundo da vida” pelo lobby empresarial e pela atividade de governamentalidade estatal validade pela produção de verdades que legitimam medidas de interesse empresarial sempre fundamentado por concepção sistêmica dentro de lógicas cartesianas de eficiência em detrimento da proteção ao consumidor.

Por isso, é indispensável estímulo nas relações jurídicas de consumo de fornecimento de passagens aéreas estimuladas pelas práticas de interação social dentro do mundo da vida, em que se deve observar o processo de humanização das relações dentro de uma lógica de relevância das necessidades e relações sociais humanas pautadas pela linguagem e pelo entendimento humano (Habermas, 2012).

Nesse sentido, somente dessa forma é que se é possível limitar essa situação de desigualdade de forças ocorridas pelas práticas governamentais jurídicas e validadas discursivamente que torna o passageiro como ente compara ao *Homo Sacer* sem capacidade de autodeterminação, na condição de elemento figurativo, coisificado e desempoderado dentro das relações jurídicas consumeristas (Agamben, 2002).

A conciliação como forma autocompositiva de resolução de conflitos pode ser caminho para que o passageiro deixe dessa condição *passageiro Sacer* para ser mais empoderado não sendo apenas destinatários de normas e regulamentados pela *Oikonomia* mas sim sujeitos de direitos podendo atuar com mais condição de ser gestor da sua própria vida (Habermas, 97).

Efetiva-se, portanto, a partir da lógica da ação comunicativa, vários princípios constitucionais mitigados, os mais imediatos deles são os princípios da soberania popular, que se perfaz de garantia do Estado de cada indivíduo ser senhor da sua própria vida e também o princípio e garantia fundamental da democracia em que o indivíduo é voz ativa nas tomadas de decisões sociais em que haja a gestão de seus interesses de forma imediata e mediata. (Agamben, 2002)

Com a aplicação da lógica discursiva habermasiana, deve haver espaço de igualdade entre o intervencionismo estatal e a autonomia privada dentro de uma lógica comunicativa para que se possa haver simetria discursiva com a relevância das razões e justificativa do consumidor para que ocorra o afloramento do acordo como fruto de consenso motivado pelo internalização das razões íntimas validadas que o forma.

Eis aqui uma opção (talvez a única) de conter esse processo de coisificação do consumidor dentro das relações de contrato de passagem aérea eivado de desigualdades pelas normalizações de medidas excepcionais que deixam os consumidores desprotegidos nessas relações contratuais de consumo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De tudo que foi aqui analisado, verifica-se que, em relação aos contratos de passagem aérea, as medidas de exceção estabelecidas na pandemia, a partir do ano de 2023, tornaram-se medidas de normalização de exceção.

E, essa constatação se fez possível a partir do estudo arqueológico da legislação específica e da evolução da jurisprudência que reafirmou as mudanças permanentes estabelecidas no que se refere à necessidade de avaliação da responsabilidade subjetiva da empresa aérea no caso de cancelamento de voos ou reagendamentos.

A normalização da exceção estabelecida pela situação de fato da pandemia ficou ainda mais evidenciada a partir do estudo do contexto econômico do setor aéreo no âmbito mundial e nacional o que mostrou que, já em 2023, havia quase total recuperação do cenário de operações e negócios existentes antes da pandemia com vistas a recorde de faturamento em 2026.

É, de fato indispensável reconhecer que o setor aéreo é um segmento econômico bastante sensível, cujas operações são vultosas e o risco negocial abissal. Mas, é indispensável compreender que o risco negocial é imanente à atividade negocial e os incentivos e medidas protetivas promovem desequilíbrio na já desigual relação de forças entre fornecedor e consumidor.

Ademais, a permanência das medidas protetivas é prática de governamentalidade dos Estados em desenvolvimento que possuem classificação de risco de investimento por não possuir tanto domínio tecnológico e condição tão atrativa para investimentos internacionais.

E, apesar dos riscos negociais enfrentados pelas empresas aéreas, estes se distanciam das adversidades enfrentadas pelo setor econômico aéreo na pandemia da Covid-19 o que não justificaria a permanência de qualquer medida de exceção estabelecida naquela época.

Como se pode verificar, esse desequilíbrio injustificado de forças demonstram o controle e a manipulação do Estado em apoio ao setor produtivo que retira do consumidor a sua prerrogativa de autodeterminação e participação na tomada de decisões nas questões econômicas e de consumo. Essa condição confirma o fenômeno da atuação do poder público, que se denomina, segundo Agamben, Oikonomia, que confere ao consumidor o status de *homo Sacer* ente sacro que se mostra coisificado e desumanizado, sem qualquer participação ativa dentro das relações de consumo. Eis o que se pode denominar “Passageiro Sacer”.

Diante desse cenário, o caminho mais acertado para tentar reequilibrar o poder entre consumidor e fornecedor de serviços de passagem aérea é a utilização da negociação direta e também da conciliação como forma de resolução de conflitos em que se pode efetivar a teoria habermasiana da ação comunicativa em que leva para o campo das relações de consumo a possibilidade de participação e intervenção do consumidor nas tomadas de decisão específicas atinentes correspondentes a cada conflito especificamente vencendo essa caráter desumanizado das regras objetivas que tornam o consumidor ente isolado e coisificado.

Somente assim é possível efetivar os princípios constitucionais que equilibram a livre iniciativa e livre concorrência com a proteção e participação do consumidor, garantindo a efetivação da participação democrática e o efetivo exercício da soberania popular presente na Constituição Federal Brasileira.

REFERÊNCIAS

AGAMBEN, Giorgio. **O Reino e a Glória**: uma genealogia teológica da economia e do governo. Tradução de Andrea Lombardi. São Paulo: Boitempo, 2011.

AGAMBEN, Giorgio. **Homo Sacer**: O Poder Soberano e a Vida Nua I. Tradução de Henrique Burigo. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007.

ARAÚJO, Fábio Castelo Branco Ponte de; BARROS, Fernando Rufino de; BEIRUTH, Aziz Xavier. **Resiliência e adaptação**: Avaliando os impactos financeiros da pandemia da Covid-19 no Mercado Aéreo Brasileiro. Revista Valore, Volta Redonda, 9, e-9012, 2024. Disponível em: <https://revistavalore.emnuvens.com.br/valore/article/view/1699>. Acesso em: 25 abril 2026.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Mecanismos de transmissão da política monetária**. Brasília: BCB, [s.d.]. Disponível em: https://www.bcb.gov.br/controleinflacao/transmissaopoliticamonetaria?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 6 maio 2026.

BARAN, Renato; GOMES, Sérgio Bittencourt Varella. **Análise dos efeitos da pandemia no valor de mercado das aeronaves**. BNDES Set., Rio de Janeiro, v. 30, n. 58, p. 143-189, set. 2024. Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/26127/3/PRArt%20216310_An%C3%A1lise%20dos%20efeitos%20da%20pandemia%20mercado%20aeronaves.pdf. Acesso em: 30 abril 2026.

BRASIL. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília, DF: Presidência da República, 1986. Disponível em: Planalto – Lei nº 7.565/1986. Acesso em: 6 maio 2026.

BRASIL **Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm. Acesso em: 6 maio 2026.

BRASIL. **Lei nº 14.034, de 5 de agosto de 2020.** Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da Covid-19. Brasília, DF: Presidência da República, 2020. Disponível em: Planalto – Lei nº 14.034/2020. Acesso em: 6 maio 2026.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (4. Turma). **Recurso Especial nº 1.299.532/SP.** Relator: Ministro Luis Felipe Salomão. Julgado em: 13 maio 2014. Diário da Justiça Eletrônico: Brasília, DF, 19 maio 2014. Ementa: “O dano moral decorrente de atraso de voo prescinde de prova e a responsabilidade de seu causador opera-se *in re ipsa* em virtude do desconforto, da aflição e dos transtornos suportados pelo passageiro.” Disponível em: <https://processo.stj.jus.br>. Acesso em: 6 maio 2026.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. **Apelação Cível n. 0164798-09.2019.8.19.0001.** Apelantes e apelado não indicados. Relator: Des. Antonio Iloizio Barros Bastos. Quarta Câmara Cível. Julgado em: 12 abr. 2023. Publicado em: 14 abr. 2023. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/busca?q=Relator%3A+Ant%C3%B4nio+Ilo%C3%ADzio+Barros+Bastos+Decis%C3%A3o+do>. Acesso em: 7 maio 2026.

CARDOSO, Marcel. Aviação comercial enfrenta grandes riscos em 2026. Disponível em: <https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/aviacao-riscos-margens-setor-aereo-2026.html>. Acesso em: 30 abril 2026.

CARNEIRO, Marcelo de Souza. **Contrato de Passagem Aérea:** a autocomposição é caminho para preservação dos direitos dos consumidores e fornecedores?. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/revista-ambito-juridico-no-201-ano-xxiii-outubro-2020/>. Acesso em: 26 abril 2026.

CHAVES, Mauro César Santiago. **A pandemia, seus impactos no setor aéreo e ações estatais.** JOTA, 22 de maio de 2020. Disponível em: <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/a-pandemia-seus-impactos-no-setor-aereo-e-acoes-estatais>. Acesso em: 16 abril 2026.

DWORKIN, Ronald. **Levando os direitos a sério.** Trad. Nelson Boeira. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder.** Rio de Janeiro: Graal, 1979.

FOUCAULT, Michel. **Nascimento da biopolítica: curso no Collège de France (1978–1979).** São Paulo: Martins Fontes, 2008.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. Tradução de Raquel Ramalhe. 42. ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

FRANÇA, Acson Gusmão. **A pandemia da Covid-19 e seus impactos econômicos e sociais na América Latina e no Caribe (2020-2022)**: Uma análise a partir das publicações da CEPAL. *Economia & Região*, Londrina, v.13, p.1-29, 2025. Acesso em: <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/ecoreg/article/view/49695/52868>. Disponível em: 14 abril 2026.

GUIMARÃES, Bernardo; LADEIRA, Carlos Eduardo. **The determinants of IMF fiscal conditionality**: Economics or politics? *Canadian Journal of Economics*, 2021.

HABERMAS, Jürgen. **Direito e Democracia**: entre facticidade e validade. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1997.

HART, Herbert Lionel Adolphus. **O conceito de direito**. 2. ed. Trad. A. Ribeiro Mendes. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2001.

[IATA – International Air Transport Association](#). *Recuperação da demanda global por viagens aéreas continuou em 2023*. Genebra, 31 jan. 2024. Disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/b4cc9013a14c4a1e877728246de9738f/2024-01-31-02-pt.pdf>. Acesso em: 7 maio 2026.

[Instituto Brasileiro de Aviação](#). *Setor aéreo recuperou os níveis pré-pandemia*. 26 jun. 2024. Disponível em: <https://institutoaviacao.org/noticias/setor-aereo-recuperou-os-niveis-pre-pandemia>. Acesso em: 7 maio 2026.

Lei nº 14.174/2021. BRASIL. **Lei nº 14.174, de 17 de junho de 2021**. Altera a Lei nº 14.034, de 5 de agosto de 2020, para prorrogar o prazo de vigência de medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da Covid-19. Brasília, DF: Presidência da República, 2021. Disponível em: Planalto – Lei nº 14.174/2021. Acesso em: 6 maio 2026.

MIGALHAS. TJ/SC aplica Código de Aeronáutica e nega indenização por voo atrasado. **Migalhas**, 13 nov. 2025. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/quentes/444452/tj-sc-aplica-codigo-de-aeronautica-e-nega-indenizacao-por-voo-atrasado>. Acesso em: 6 maio 2026.

RIBEIRO, Felipe. **Covid-19**: a crise do setor aéreo em meio à pandemia do novocoronavírus. Disponível em: <https://canaltech.com.br/negocios/colapso-companhias-aereas162031/>. Acesso em: 16 abril 2026.

ROVAROTO, Isabela. **60% das empresas não sobrevivem após cinco anos no Brasil, aponta IBGE**. Disponível em: <https://exame.com/negocios/60-das-empresas-nao-sobrevivem-apos-cinco-anos-no-brasil-aponta-ibge/>. Acesso em: 28 abril 2026.

SANTOS, Theotônio dos. **A teoria da dependência**: balanço e perspectivas. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

SCHMITT, Carl. Teologia Política. Tradução de Elisete Antoniuk. Belo Horizonte: Del Rey, 2006.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF). **Recurso Extraordinário com Agravo nº 1560244** (ARE 1560244). Relator: Min. Dias Tóffoli. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=7313323>. Acesso em: 6 maio 2026.