

**XIV ENCONTRO INTERNACIONAL
DO CONPEDI BARCELOS -
PORTUGAL**

DIREITO E RELAÇÕES DE CONSUMO

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 Napolini - 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. Edinilson 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

D597

Direito e relações de consumo [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Carlos Gabriel da Silva Loureiro; Carolina Medeiros Bahia; Felipe Chiarello de Souza Pinto. – Barcelos, CONPEDI, 2025.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-222-3

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

Tema: Direito 3D Law

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Internacionais. 2. Direito. 3. Relações de consumo. XIV Encontro Internacional do CONPEDI (3; 2025; Barcelos, Portugal).

CDU: 34



XIV ENCONTRO INTERNACIONAL DO CONPEDI BARCELOS - PORTUGAL

DIREITO E RELAÇÕES DE CONSUMO

Apresentação

É com enorme satisfação que introduzimos o grande público na presente obra coletiva, composta por artigos criteriosamente selecionados, para apresentação e debates no Grupo de Trabalho intitulado DIREITO E RELAÇÕES DE CONSUMO I no XIV Encontro Internacional do CONPEDI, realizado na cidade de Barcelos/Portugal, entre os dias 10 a 12 de setembro de 2025.

Os aludidos trabalhos apresentam incontestável relevância para a pesquisa jurídica no Brasil e trazem, com originalidade, reflexões sobre o Direito e as relações de consumo, abordando temas como: a inteligência artificial e a responsabilidade perante o consumidor; a responsabilidade civil das companhias aéreas por atrasos e cancelamentos de vôos em virtude de mau tempo; as apostas on line e o acesso à justiça dos consumidores superendividados.

No artigo de abertura, Giowana Parra Gimenes da Cunha, Rute Rodrigues Barros de Abreu e Jonathan Barros Vita discutem "A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL 'SORA' E A RESPONSABILIDADE PERANTE O CONSUMIDOR NA PERSPECTIVA DA ANÁLISE ECONÔMICA DO DIREITO", destacando que inteligência artificial denominada como "Sora" inaugura uma fase do avanço da inteligência artificial em uma nova fronteira tecnológica, especificamente no mercado audiovisual, pois é utilizada para criar vídeos por meio de comandos textuais. Contudo, embora essa tecnologia amplie as possibilidades criativas e promova eficiência e inovação, ela também suscita desafios significativos, como impactos na empregabilidade, na remuneração justa de profissionais e na proliferação de propagandas enganosas de alta qualidade visual, capazes de persuadir consumidores de forma

responsabilidade das empresas aéreas devido aos atrasos e cancelamentos de voos comerciais de passageiros, causados por condições atmosféricas instáveis.

Em seguida, enfrentado o tema atual das empresas de apostas on line, Geyson José Gonçalves da Silva e Naiana Scalco discutem em "APOSTAS ONLINE E SUPERENDIVIDAMENTO DO CONSUMIDOR: A BOA-FÉ COMPROMETIDA?" se consumidores superendividados em decorrência de apostas online têm direito aos mecanismos de repactuação de dívidas previstos na Lei nº 14.181/2021, conhecida como Lei do Superendividamento, considerando, principalmente, que a boa-fé do consumidor é requisito legal para acessar os instrumentos de prevenção e tratamento do superendividamento, conforme disposto no §1º do artigo 54-A do Código de Defesa do Consumidor (CDC).

Por fim, no artigo intitulado "O ACESSO À JUSTIÇA NO TRATAMENTO DO SUPERENDIVIDAMENTO DO CONSUMIDOR: SOLUÇÕES EXTRAJUDICIAIS E PARAJUDICIAIS COMO INSTRUMENTOS DE EFETIVIDADE", Naiana Scalco e Carolina Medeiros Bahia propõem uma análise crítica do acesso à justiça do consumidor superendividado, destacando a necessidade de superação do modelo tradicional, centrado exclusivamente no Judiciário e, a partir da doutrina clássica de Cappelletti e Garth sobre as ondas renovatórias e da recente incorporação normativa da Lei n. 14.181/2021 e da Recomendação n. 125/2021 do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), investigam como mecanismos extrajudiciais e parajudiciais, especialmente os Núcleos de Atendimento ao Superendividado (NAS) e os Centros Judiciários de Solução de Conflitos e Cidadania (CEJUSCs), podem efetivar uma justiça mais acessível, humanizada e eficiente para esses consumidores.

Em suas abordagens, verifica-se que os autores empregam referenciais teóricos diversificados sobre o Direito e as relações de consumo, realçando o caráter acadêmico e técnico do evento e o compromisso dos pesquisadores com a difusão da pesquisa científica jurídica nacional.

Carlos Gabriel da Silva Loureiro

A RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS AÉREAS POR ATRASOS E CANCELAMENTOS DE VOOS POR MAU TEMPO: LIMITES E OBRIGAÇÕES NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO

CIVIL LIABILITY OF AIRLINES FOR FLIGHT DELAYS AND CANCELLATIONS DUE TO BAD WEATHER: LIMITS AND OBLIGATIONS IN THE BRAZILIAN LEGAL SYSTEM

**José de Alencar Pereira Junior
Elizabete Cristiane De Oliveira Futami De Novaes**

Resumo

A presente pesquisa irá abordar a questão da responsabilização das companhias aéreas por atrasos de voo por mau tempo no território brasileiro. Será discutida a segurança da aviação à luz dos fenômenos meteorológicos. Será explorada a questão do risco da atividade empresarial e responsabilidade objetiva. Ainda, o foco principal da pesquisa será na divergência jurisprudencial a respeito do tema em discussão, além dos impactos causados pelos atrasos e cancelamentos dos voos. Ademais, será pontuada a assistência, que deve ser dada ao passageiro nas referidas situações e assim, poderão ser encontradas as conclusões sobre o assunto. O objetivo geral da mesma é verificar a existência de responsabilidade das empresas aéreas devido aos atrasos e cancelamentos de voos comerciais de passageiros, causados por condições atmosféricas instáveis. Os objetivos específicos são compreender os efeitos gerados por condições atmosféricas atípicas nas aeronaves; entender a aplicação teoria do risco da atividade no transporte aeroviário; identificar os impactos dos cancelamentos e atrasos para os passageiros e compreender e analisar a forma de aplicação do Código de Defesa do Consumidor e resoluções da ANAC, em casos de atrasos e cancelamentos de voos, por condições meteorológicas adversas. O método utilizado será o dedutivo, sendo uma pesquisa bibliográfica exploratória e qualitativa, por meio da análise de livros, artigos, monografias, leis e resoluções da ANAC, com foco na divergência da jurisprudência sobre o tema.

Palavras-chave: Transporte aéreo, Fortuito externo, Responsabilidades das companhias

the existence of responsibility from airlines when cancellation or delay occur because of the weather bad conditions. The specific objectives are understanding the effect of atmosphere on airplanes; knowing the application of business activity risk theory in air transport; pointing out what are the consequences for people, who are affected by the incurrence of flights and analyze how the Consumers Defense Code and ANAC resolution number 400 are applied to the said cases. The method adopted was deductive one, since it will be an exploratory and qualitative research, analyzing books, scientific articles, monographs, laws and ANAC resolutions which focus on jurisprudential divergence about the subject aimed.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Air transport, External fortuitous, Airlines responsibility, Delay, Flight cancellation

1 INTRODUÇÃO

A responsabilização das empresas aéreas por cancelamentos e atrasos de voos é um debate que cerca o mundo jurídico brasileiro, sobretudo na questão do mau tempo. A aviação é usada por centenas de pessoas todos os dias, dado ao fato de que é rápida, eficiente e principalmente, segura, pois as aeronaves comerciais são equipadas com sistemas que fazem com que seja possível prever condições meteorológicas como turbulências, cisalhamento de vento e nuvens de tempestades, cujas características que trazem riscos às aeronaves, serão explicadas doravante.

No entanto, quando imprevistos acontecem e o responsável pelos mesmos é o clima ruim, consolida-se uma discussão, principalmente jurisprudencial, a responsabilização de tais empresas, havendo duas correntes, uma de potencial maior, que preceitua a responsabilização das operadoras aéreas mesmo havendo o mau tempo, com suas bases principais na teoria do risco da atividade e na responsabilidade objetiva, dizendo que a empresa deve reparar o dano causado, independentemente de culpa, pois o cancelamento configura fortuito interno e está presente dentro daquilo que a companhia se dispôs a fazer. Assim, o dever de reparar o dano seria consequência da teoria do risco da atividade empresarial, por mais que esteja presente algo adverso em relação às condições meteorológicas.

Por outro lado, há outros posicionamentos da jurisprudência que são mais voltados para a companhia aérea e prezam pela incidência do fortuito externo. Assim, a responsabilidade da empresa não existiria, pelo menos no tocante à danos morais relativos ao atraso ou cancelamento do voo, por causa do mau tempo, quando prestada a devida assistência.

Fato é que tal questão é muito controvertida no território brasileiro, gerando discordância entre magistrados de diferentes instâncias, principalmente dos tribunais regionais para com os superiores. Deste modo, surge a seguinte questão de pesquisa: deve haver a responsabilização das companhias aéreas pelo atraso de voos comerciais de passageiros, por mau tempo?

Vale mencionar que o Brasil é um país com muitas demandas judiciais contra as empresas aéreas, o que acirra ainda mais o debate, já que tudo o que envolve a transportadora, também possui reflexos diretos nos passageiros, que muitas vezes fazem pedidos de danos desproporcionais frente às companhias, conforme será demonstrado no discorrer dos próximos capítulos. Ainda, é importante mencionar o fato de que a atividade empresarial aérea não é algo fácil de ser desenvolvida, sobretudo dentro do território brasileiro, pois enfrenta diversas regulamentações e entraves burocráticos, que muitas vezes podem atrapalhar o seu devido

desenvolvimento, impactando diretamente as pessoas que utilizam do modal de transporte em evidência e um dos empecilhos é justamente a quantidade de processos judiciais em que as mesmas figuram como parte requerida.

O objetivo principal do estudo é avaliar a existência de responsabilidade das transportadoras aéreas frente ao não cumprimento do contrato de transporte aéreo, devido às condições adversas do tempo.

Ademais, os objetivos específicos são: entender como as condições atmosféricas atípicas influenciam um voo e a aeronave; observar o modo no qual a teoria do risco da atividade é aplicada no transporte aéreo; analisar os impactos dos cancelamentos e atrasos de voos para os passageiros e demonstrar a forma na qual o Código de Defesa do Consumidor e a resolução nº 400 da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) são aplicados aos referidos eventos.

Será adotado o método dedutivo, tendo em vista que se trata de uma pesquisa bibliográfica, exploratória e qualitativa. Nesse sentido, foram realizadas pesquisas em livros, artigos científicos, monografias, leis, resoluções da ANAC e principalmente posicionamentos da jurisprudência, que versam sobre o tema em análise.

2 AVIAÇÃO E FENÔMENOS ATMOSFÉRICOS

É fato que para que uma aeronave possa realizar seu voo, ela depende, imprescindivelmente do fluido presente na atmosfera, o ar, que ao passar sobre as asas do avião, gera a sustentação e consequentemente a saída do equipamento do solo.

Para que seja possível a decolagem, deve haver uma força de sustentação, que seja superior ao peso da aeronave. Tal força é gerada pelo princípio da Ação e Reação, ou seja, pela terceira lei de Newton. Logo, a ação seria a passagem do fluido de ar sobre a parte superior e inferior da asa, gerando a reação, que seria a existência da força sustentadora (Fraga; Pacheco, 2021).

Deve-se entender que uma asa, que também pode ser chamada de perfil aerodinâmico, possui sua parte superior, extradorso e parte inferior, intradorso. Fraga; Pacheco (2021) mencionam que, devido a angulação existente entre o referido dispositivo e o solo, o fluido, ao atingir a parte da frente da asa (bordo de ataque), divide-se, fluindo de forma mais rápida na parte superior, o que diminui a pressão. Em contrapartida, o ar flui de forma mais lenta na parte inferior do perfil, o que leva a um aumento da pressão exercida na região. Consequentemente, devido a velocidade em que a aeronave se encontra e em função da terceira lei de Newton, o avião se desprega do solo, dando início à decolagem.

Então, é possível depreender que, uma viagem aérea é plenamente dependente de fatores naturais, principalmente os relacionados à atmosfera, como vento, temperatura, pressão, visibilidade, instabilidades climáticas como chuva, gelo ou calor e outros fatores externos.

O transporte aéreo é considerado como um dos mais seguros atualmente. Porém, para que haja uma operação aérea segura, é necessário observar condições mínimas operacionais, principalmente no tocante à visibilidade na hora do pouso ou decolagem.

Segundo a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (2018), ABEAR, as aeronaves contam com sistemas de navegação que auxiliam a realização dos procedimentos do voo e ganham destaque quando o mau tempo se faz presente, pois é por meio de tais instrumentos que uma aeronave realiza seu pouso ou decolagem em situações adversas, que podem ser de menor ou maior precisão, como é o caso do RNAV (navegação por área) e do ILS (Sistema de Pouso por Instrumentos), sendo que o primeiro é baseado em GPS e o segundo, em rádio frequências que demonstram a posição da aeronave em relação à pista.

Após compreender a forma na qual o avião ganha sua força sustentadora, torna-se possível entender os efeitos das turbulências, que nada mais é do que um movimento desordenado e aleatório do fluido gasoso, o que faz com que o avião balance durante a ocorrência desse fenômeno, que é corriqueiro e seguro ao voo, podendo ser causado pelo relevo natural ou artificial de um determinado local, levando à ocorrência perturbações no ar. Além disso, as turbulências podem ser provocadas por correntes térmicas, ascendentes ou descendentes e até mesmo pela passagem de outra aeronave, que pelo deslocamento da massa de ar, fará com que o ar fique turbilhonado e instável (ANAC, 2021b). Seria como comparar a turbulência às ondas do mar.

Nesse diapasão, é feita a ligação entre a aviação e a questão jurídica em debate, pois os mencionados sistemas existem de forma a garantir a segurança, a operação aérea e conforto dos passageiros em um voo. Porém, se mesmo com tais auxílios, não for possível iniciar ou terminar uma avança aérea, sendo resultado das condições climáticas desfavoráveis, que podem trazer risco à segurança do voo, ocorrem cancelamentos ou atrasos no transporte contratado.

Depreende-se que, a aviação como um todo, é dependente das condições atmosféricas para a realização de uma jornada aérea, principalmente para que haja a sustentação, que é algo básico e essencial ao voo. Fato é que a aviação comercial lida com milhares de pessoas todos os dias. Consequentemente, faz-se necessária a existência de sistemas avançados para um aproximação eficiente e segura, mesmo em condições desfavoráveis, respeitando os limites mínimos operacionais dos sistemas aéreos, sem perder de vista o fato de que uma aeronave é devidamente preparada para enfrentar, dentro de seus limites, condições atípicas de voos, bem

como turbulências em seu caminho, que podem ser causadas, desde elementos naturais, ou dos provenientes da ação humana e mesmo assim, quando não é possível prosseguir com a execução do contrato transporte, sobretudo por questões meteorológicas, há atrasos e cancelamentos do mesmo. Assim, consolida-se a ligação entre a técnica da aviação e a controvérsia jurídica em tela.

2.1 A RELAÇÃO ENTRE SEGURANÇA DE VOO E VARIAÇÕES CLIMÁTICAS

Por mais que as aeronaves sejam devidamente projetadas e certificadas para realizar voos em condições meteorológicas não favoráveis, existem casos em que prosseguir com o mesmo pode se tornar algo não interessante à viagem aérea.

Nesse sentido, destaca-se a formação das nuvens de tempestade, conhecidas como *cumulonimbus*, que são as responsáveis pela ocorrência de fortes tempestades, sendo mais comum na época do verão, no final das tardes. Dentro de tais formações, pode ser encontrada grande quantidade de granizo, além de demasiadas instabilidades relacionadas ao movimento convectivo das correntes de ar quente e frio (ANAC, 2021a).

Assim, quando uma aeronave adentra em uma célula de tempestade, pode sofrer danos de grande extensão em sua fuselagem, a exemplo do ocorrido em um voo da Latam Chile, de numeração LA1325, que teve origem em Santiago, no Chile, com destino inicial na cidade de Assunção, no Paraguai. Porém, devido às condições meteorológicas inviáveis na capital paraguaia, a tripulação decidiu alternar o destino e realizar o pouso em Foz do Iguaçu, cidade brasileira. Ocorre que, durante a aproximação para pouso no novo aeroporto de destino, os pilotos foram surpreendidos por uma degradação nas condições atmosféricas e acabaram por atravessar uma formação *cumulonimbus*. Como resultado, o radome¹, ficou completamente danificado, além de danos no para-brisa, fuselagem e em um dos motores (Benevides, 2022).

O referido modal de nuvens, também é responsável pela ocorrência do fenômeno atmosférico, conhecido como *Windshear* (Tesoura de vento), que nada mais é do que uma rápida e drástica mudança na velocidade e direção do vento, que ao atingir o intitulado meio de transporte, pode causar sua queda, devido à alteração do fluxo de ar que percorre o dispositivo sustentador. Ocorre que, as tesouras de vento representam risco ao voo quando o avião está em sua fase de decolagem ou aproximação, visto que nesses dados momentos, a velocidade e altura da aeronave, em relação ao solo, ainda são consideradas pequenas. (ANAC, 2021a).

¹ Radome é a parte frontal da aeronave, que fica localizada na frente da cabine de comando. Nessa estrutura, localiza-se a antena do ILS e do radar meteorológico do avião.

Nesse sentido, a ANAC (2021a) ainda menciona o acontecimento das *Microburst* (micro células) nas tempestades, que produzem forte corrente de cima para baixo, podendo assim como o *Windshear*, provocar grave acidente aéreo.

As aeronaves utilizadas em voos comerciais de passageiros, são equipadas com sistema de radar meteorológico de longo alcance, que mostram ao operador aéreo, onde se localizam as formações no espaço aéreo. Assim, é possível efetuar desvios, evitando que a integridade física da aeronave seja afetada (Silva, 2022).

A aviação lida com o fator humano. Então, são essenciais sistemas e procedimentos a serem efetuados, em caso de adversidades, prezando principalmente pela segurança dos passageiros. Assim como o já mencionado detector de áreas de instabilidade no ar, existe outro sistema que foi introduzido nas aeronaves. Trata-se do *Predictive Windshear*. Que na linhagem de Danei; Lesceu, (2015), é responsável por realizar a medição na velocidade do vento, nas formas horizontais e verticais, trazendo a quem estiver no comando, uma indicação, bem como aviso sonoro sobre a existência da tesoura de vento, sendo o sistema, eficiente a baixas alturas, de cinquenta, a mil pés² do solo.

Por mais que existam tecnologias embarcadas nas aeronaves, incursões em áreas de extrema instabilidade, ainda podem ocorrer. Por esse motivo, as tripulações são devidamente treinadas par atuar nessas situações. Outrossim, é imprescindível um planejamento adequado da rota a ser seguida, com a devida atenção, especialmente para áreas na qual possa haver situações mais críticas ao transporte aéreo.

O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (2019) explica que o METAR (*Meteorological Aerodrome Report*) é um sistema constante de atualizações, a cada hora, que exibem as condições do tempo. Assim, os pilotos possuem acesso a sistemas de climatologia, que permitem executar o planejamento de modo eficiente e seguro para a dada operação aeronáutica.

Então, clima e aviação são elementos que se conectam, pois o movimento aéreo depende exclusivamente das condições atmosféricas, que nas fases críticas do voo, como decolagem e pouso, podem atrapalhar o sucesso de sua execução. Por isso, são usados instrumentos de pouso, de maior ou menor precisão, de modo a auxiliar na segurança operacional, com destaque para a nuvem *cumulonimbus*, que contém grande quantidade de granizo em seu interior, existindo a possibilidade de danificar um avião que a atravesse. Ademais, a mesma pode provocar micro explosões e tesouras de ventos, que se chegarem a

² Cada pé (ft), é equivalente a 0,3048 metro. Na aviação, a altitude, altura e alguns tipos cumprimentos são medidos em pés.

atingir alguma aeronave, podem acarretar em seu impacto com o solo. Por esse motivo, os aviões são equipados com tecnologia necessária a prever tal acontecimento, o que junto com o planejamento adequado, faz com que o voo se torne seguro e, se for o caso, deve haver o atraso ou cancelamento da avança.

3 CONCEITO DA TEORIA DO RISCO DA ATIVIDADE

É verdade que qualquer tipo de empreendimento possui seus próprios encargos a serem assumidos pelo empreendedor, que assume o risco de auferir lucro com sua atividade, assim como o ônus de lidar com determinados prejuízos. Nesse sentido, Tartuce; Neves (2023) discorrem que a teoria do risco da atividade está diretamente ligada com o ônus a ser encarado pelo empresário, em relação aos acontecimentos referentes aos consumidores do produto ou serviço.

Para melhor elucidar o conceito mencionado, pode ser citado o exemplo em que um cidadão comum vai até uma agência bancária para efetuar saque de uma quantia em dinheiro e o mesmo acaba por ser furtado ao sair do estabelecimento. Partindo da situação alhures mencionada, depreende-se que por mais que a atividade exercida pelo banco não seja a de segurança de pessoas, a instituição deve arcar com o ônus do assalto e prejuízo do cliente, dado o fato de que a ocorrência de um sinistro nas imediações bancárias é plenamente previsível e está factualmente anexada à atividade do empreendimento financeiro, pois o risco da ocorrência de um furto foi assumido.

Por outro lado, se alguém é furtado ao sair de uma lanchonete, não há de se falar em discussão para a responsabilização do estabelecimento, pelo crime ocorrido, porque ao contrário do banco, a casa de lanches não possui indexado ao seu empreendimento, o risco de gerenciar fatos ocorridos na esfera penal, que estejam fora de seu recinto, justamente por se tratar de algo imprevisível e que para tanto, não está inserido no risco da atividade do restaurante.

Todavia, se houvesse um caso de intoxicação por algum alimento fornecido, a empresa seria responsabilizada pelo ocorrido, já que botulismos estão coligados com o serviço que é oferecido ao consumidor.

Ademais, pode ser mencionada a visão de Nunes (2021), que segundo o autor, a decisão de se relacionar com o mercado, é livre para todos, mas dentro dessa relação, há a probabilidade de perdas que não devem ser atribuídas ao consumidor.

Dessa forma, nascem os conceitos de fortuito interno, ou seja, quando o fato está abarcado na atividade exercida pelo indivíduo e o de fortuito externo, quando não há nexos entre um fato acontecido e o serviço ou produto fornecido. Consequentemente, quando os conceitos mencionados são direcionados para o campo das empresas aéreas, percebe-se que o transporte aéreo, sobretudo no Brasil, é considerado como algo arriscado de ser feito, visto que para a devida ocorrência de uma viagem aérea, vários fatores necessitam estar alinhados, de acordo com o que foi discorrido no capítulo anterior, fazendo-se presente em muitas ocorrências os dois tipos de casos fortuitos.

É fato que aviação, empresas aéreas e clima são elementos distintos, mas totalmente ligados entre si, uma vez que para que possa haver o voo comercial, deve existir a empresa, o avião e as condições climáticas favoráveis. No entanto, essa relação elementar, faz surgir diversas demandas judiciais dos clientes, em desfavor das companhias aéreas. Nesse sentido, pontua-se o fato de o Brasil ser o país, no qual mais existem processos contra as dadas empresas.

O território brasileiro possui uma média de oito processos, para cada 100 voos existentes, segundo um levantamento realizado pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), sendo os principais objetos de ações, o dano moral e principalmente ocorrências de casos fortuitos (Brasil, Conselho Nacional de Justiça, 2021), como os que estão relacionados ao mau tempo, por exemplo.

É notório que no perímetro jurídico em evidência, existe uma discussão entre duas correntes distintas a respeito da responsabilização das empresas aéreas por atrasos e cancelamentos de voo, causados por instabilidades climáticas. Assim, são de números consideráveis as decisões que se embasam na corrente majoritária, defendendo que mesmo se tratando de condições adversas, as transportadoras aéreas possuem responsabilidades para com as intercorrências relativa à demora, bem como pela não ocorrência do transporte aéreo previamente programado.

O posicionamento dominante pode ser percebido na apelação cível de número 1151246-17.2023.8.26.0100, que versa sobre atraso de voo doméstico por condições atmosféricas deterioradas, julgada pela 16ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), cujo relator foi Marcelo Ielo Amaro, dispondo nos seguintes termos:

Ademais, vê-se nos autos verdadeiro caso de fortuito interno, previsível e decorrente do risco inerente à atividade econômica da empresa, que, como transportadora, deve zelar e responder pela eficiência da prestação de seus serviços. [Apelação 1151246-17.2023.8.26.0100, 16ª Câmara de Direito Privado, Relator desembargador Marcelo Ielo Amaro, julgamento: 24.07.2024, Publicação: 24.07.2024]. (Estado de São Paulo, Tribunal de

Justiça do Estado de São Paulo, 2024).

Verifica-se, portanto que, por mais que sejam existentes as condições ambientais degradadas, o Relator Desembargador Doutor Marcelo Ielo Melo atribui tal fato como algo intrínseco ao trabalho desenvolvido pela empresa, razão pela qual deixa expresso no citado extrato jurisprudencial, a teoria do risco da atividade. Portanto, para o mesmo, a companhia assumiu um risco lidar com a aviação e o clima, devendo arcar com o ônus natural de sua atividade, ficando caracterizado o fortuito interno.

Outra apelação cível de número 1043455-05.2023.8.26.0224, julgada pela 15ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, sendo o relator Desembargador Doutor Vicentini Barroso, versou sobre atraso de voo decorrente da formação de mau tempo, situação demonstrada pela companhia nos autos do processo, mas não suficiente para o convencimento do magistrado relator do recurso.

Nesse sentido, pontua-se a posição trazida pela empresa aérea:

Diz-se da caracterização de caso de força maior, em razão das condições meteorológicas desfavoráveis no aeroporto de Campina Grande. Sustenta que a causa do cancelamento do voo foi o mau tempo. Afirma que agiu com diligência e presteza, tentando reacomodar a apelada no próximo voo possível. Insiste na ausência de falha na prestação do serviço. Alude-se ao art. 393, do Código Civil, e ao art. 256, do Código Brasileiro de Aeronáutica. Defende que a apelada não demonstrou os transtornos ensejadores do dano moral, na forma do art. 251-A, do Código Brasileiro de Aeronáutica. Subsidiariamente, pleiteia a redução do valor indenizatório. Colaciona jurisprudência (fls. 171/179). [Apelação 1043455-05.2023.8.26.0224, 15ª Câmara de Direito Privado, Relator desembargador Vicentini, julgamento: 24.07.2024, Publicação: 24.07.2024]. (Estado de São Paulo, Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, 2024).

Então, mesmo com a alegação de mau tempo e inexistência de provas de dano moral, tais fatos não incidiram efeitos no convencimento do relator, por mais que devidamente apreciados, uma vez que o meritíssimo entende que tal questão deve ser imputada à empresa.

A culpa da ré no episódio não pode ser desconsiderada. Afinal, o caso fortuito e/ou força maior não são hábeis a afastar a obrigação da empresa que efetua o transporte, mormente quando o risco assumido por esta é em decorrência da atividade empresarial que exerce. [Apelação 1043455-05.2023.8.26.0224, 15ª Câmara de Direito Privado, Relator desembargador Vicentini, julgamento: 24.07.2024, Publicação: 24.07.2024]. (Estado de São Paulo, Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, 2024).

Com destaque também para o seguinte argumento jurídico preferido na decisão do acórdão:

Nesse contexto, está caracterizada responsabilidade da apelante, que é objetiva, nos termos do artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor. [Apelação 1043455-05.2023.8.26.0224, 15ª Câmara de Direito Privado, Relator desembargador Vicentini, julgamento: 24.07.2024, Publicação: 24.07.2024]. (Estado de São Paulo, Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, 2024).

Partindo do trecho mencionado, torna-se possível depreender o fato de que o relator adota a tese de que a companhia deve responder de forma objetiva frente ao seu cliente. Assim, não há de se falar em subjetividade no tocante à reparação do dano causado, sendo passível o enquadramento no artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor, que regulamenta as relações de consumo.

Nesse viés, fica evidente a forma na qual a corrente majoritária se posiciona, levando em consideração os direitos do passageiro e o fortuito interno, juntamente à responsabilidade objetiva da transportadora aérea.

Por outro lado, a corrente minoritária também se faz aparente nas decisões dos tribunais, a exemplo da apelação cível número 1013294-92.2023.8.26.0068, realizada pelo desembargador Doutor José Wilson Gonçalves, na 11ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo:

A responsabilidade da companhia aérea é objetiva em relação aos danos causados ao consumidor em decorrência de defeitos relativos à prestação de serviço, nos termos do art. 14 do CDC. Contudo, não se fala em defeito quando o voo não puder ser realizado em virtude de condições meteorológicas adversas invencíveis, como é o caso. [Apelação 1013294-92.2023.8.26.0068, 11ª Câmara de Direito Privado, Relator: José Wilson Gonçalves, Julgamento: 25.07.2024, Publicação: 26.07.2024]. (Estado de São Paulo, Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, 2024).

Como pode ser visto no recorte do acórdão, o magistrado considera o fato da ocorrência de mudanças climáticas, como algo invencível, ou seja, imprevisível. Segundo o mesmo, muito embora a responsabilidade objetiva se faça presente no ordenamento jurídico do Brasil, o tempo ruim não seria capaz de gerar vícios na execução do serviço e não existindo tal inconsistência, não há dano gerado para com o passageiro. Portanto, se não há dano, não há dever de reparação a ser prestada.

Mais adiante, no mesmo caso é possível observar a forma com que o argumento de fortuito externo foi comprovado, bem como acolhido na decisão recursal:

A apelada comprovou suficientemente que o desvio do voo (cujo destino seria Passo Fundo) para Porto Alegre decorreu de condições meteorológicas adversas, trazendo aos autos informativos indicando mau tempo no aeroporto de destino. Embora a apelada alegue que as provas a respeito constituem

apenas capturas de tela, o METAR corresponde à observação meteorológica utilizada pela aviação, sendo informe confiável a respeito das condições do tempo no aeroporto. Conforme fls. 65, em horário próximo ao voo, o METAR registrou névoa úmida, chuvas e céu encoberto no aeroporto de Passo Fundo. Ressalve-se que, ainda que a companhia aérea queira voar, nessas hipóteses estará impedida por ordem superior e pelas próprias condições do aeroporto. [Apelação 1013294-92.2023.8.26.0068, 11ª Câmara de Direito Privado, Relator: José Wilson Gonçalves, Julgamento: 25.07.2024, Publicação: 26.07.2024]. (Estado de São Paulo, Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, 2024).

É de demasiada importância o destaque do extrato alhures mencionado, pois dele fica explícito que a empresa possui provas concretas a despeito de o porquê não executar o voo, especificamente pela colação do METAR aos autos processuais, que declaram o mau tempo e com consequente risco de se continuar com a avença demandada.

Fato é que o METAR, como já aludido em momento anterior, é um dos principais referenciais quanto a meteorologia informada à tripulação aeronáutica e como bem disse o relator, possui sua devida confiabilidade, restando plenamente rechaçada a possibilidade de haver algum dano gerado pela companhia, uma vez que a mesma ofereceu as devidas assistências à passageira do caso em tela.

Quanto a falha do segundo meio de transporte oferecido pela transportadora aérea:

Ainda que tenha ocorrido problema mecânico no ônibus, acarretando atraso para chegada ao destino, que totalizou 8 horas, a apelada não indicou que esse fato produziu impacto significativo em sua esfera pessoal, ou seja, ofensa à imagem, à dignidade, à honra ou a qualquer direito essencial, mas antes, infere-se que a apelada foi submetida a mero aborrecimento inerente à vida em sociedade, que não caracteriza danos morais indenizáveis. [Apelação 1013294-92.2023.8.26.0068, 11ª Câmara de Direito Privado, Relator: José Wilson Gonçalves, Julgamento: 25.07.2024, Publicação: 26.07.2024]. (Estado de São Paulo, Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, 2024).

O Código Civil de 2002, no artigo 734, discorre no sentido de que a transportadora não possui exclusão de responsabilidade por fatos ocorridos ao passageiro, com ressalvas para casos em que prevalece a força maior. Porém, a presunção do dano não se diz absoluta partindo da interpretação desse dispositivo. No caso em evidência, a passageira alega dano moral pelo fato do mau funcionamento do transporte alternativo. Porém, a parte moral do dano deve ser provada por quem o alega, visto que tal situação adentra o âmago do transportado, não sendo passível a aplicação da responsabilidade citada pelo artigo referenciado do Código Civil, bem como da responsabilidade objetiva.

Por mais que a corrente em evidência seja a minoritária, ainda é possível encontrar decisões a seu favor nos tribunais superiores, a exemplo do Superior Tribunal de Justiça, no

julgamento de uma decisão monocrática sob o número 1905426 - MG (2021/0162505-0):

Na hipótese dos autos, o Tribunal de origem alterou a sentença apenas para majorar os honorários advocatícios, mantendo o afastamento da responsabilidade da empresa aérea e o consequente dever de indenizar a parte recorrente pelos alegados danos morais que lhe foram causados. [Agravos em recurso especial 1905426 - MG (2021/0162505-0), Decisão monocrática, Relator: ministro Marco Aurélio Bellizze, Julgamento: 03.08.2021, Publicação: 12.08.2021. (Brasil, Superior Tribunal de Justiça, 2021).

Com o estudo do trecho mencionado da decisão do STJ, fica clara a exclusão de responsabilidade por parte da empresa aérea, sendo que o ministro concorda com a posição do tribunal anterior e mantém a decisão de não fazer incidir-la no caso concreto.

Analisando-se a jurisprudência do tribunal superior, entende-se que por mais que a corrente seja adotada por uma menor quantidade de juristas e esteja presente em menos decisões do que a corrente de maior adesão, tal seguimento periférico não deve ser interpretado como algo fútil, já que também possui reconhecimento em algumas decisões das instâncias superiores, que em muitos casos acabam por não analisar o mérito do recurso, tendo como preceito o não reexame de prova, da Súmula 7 do referido tribunal, como na decisão acima.

Ao analisar os julgados como um todo, deve ser contabilizado o fato de que, não são todos os casos de fortuito interno e externo que chegam a instâncias elevadas, por causa da citada súmula. Dessa maneira, é de suma importância ressaltar os argumentos dos tribunais de segunda instância, a exemplo da apelação cível supramencionada, de número 1013294-92.2023.8.26.0068, em que o fortuito externo se concretizou dada a insegurança e risco que uma decolagem poderia gerar, em meio às condições atmosféricas degradadas.

Em complemento, há de se dizer que a corrente minoritária expressa preocupação direta para com o bem estar físico do passageiro e por isso, dispõe no sentido de que não há vícios na prestação do serviço quando o voo atrasa ou acaba por ser cancelado em virtude de fenômenos naturais que impedem a sua chegada a um determinado aeroporto, já que o bem jurídico tutelado foi a vida e a integridade do passageiro. Por fim, faz-se uma ressalva no sentido de que a corrente mais adotada também preza pelo passageiro. No entanto, ela é engessada na questão no conceito do risco da atividade e da responsabilidade objetiva, não sendo possível, por meio desses dois tópicos, analisar adequadamente algo tão dinâmico e volátil, tais como são a aviação comercial e o clima, que não pode ser previsto com absoluta exatidão, mesmo com tecnologias evoluídas.

Portanto, é marcante o conflito jurisprudencial que tange o ordenamento jurídico brasileiro, no que diz respeito à responsabilização dos transportadores aéreos, em meio ao mau

tempo, sendo a corrente majoritária a mais adotada em todos os tribunais, principalmente nos superiores. Porém, observa-se a relevância das decisões favoráveis ao fortuito externo e inexistência de danos morais, relativos aos atrasos e cancelamentos da avança aérea pela impossibilidade de decolagem ou pouso, frente fatores naturais desfavoráveis, sobretudo nos tribunais das capitais, onde são julgados os recursos de apelações cíveis, fazendo as devidas ressalvas para o bem jurídico da vida, que é protegido, sobretudo pela teoria de menor adoção, mas que é vista por um olhar mais objetivo e menos complexo pelo seguimento maioritário.

4 A LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA NOS CONTRATOS DE TRANSPORTE AÉREO

Não é novidade que as relações de consumo, dentro do território brasileiro, são regidas pelo Código de Defesa do Consumidor, sendo que o referido conjunto de dispositivos jurídicos, adota a Teoria Finalista, que diz que serão enquadradas como relação de consumo, aquelas em que o consumidor for tido como o último elemento na cadeia de um elemento. A partir disso, o indivíduo será considerado como consumidor final e estará no perímetro de proteção da lei consumerista (Tartuce; Neves, 2023, p. 82).

Para melhor compreender o motivo de a lei maior do consumidor atingir os contratos de transporte aéreo, primeiro é necessário que se atente ao fato de que os passageiros de um voo são os destinatários finais do serviço prestado, sendo vulneráveis e hipossuficientes, por não terem conhecimento a respeito das peculiaridades da complexa estrutura da atividade aérea (Nunes, 2021, p. 1229-1231).

Especificamente ao contrato realizado com a transportadora, pode-se dizer que de modo geral, irá incidir perante o documento assinado entre as partes, a responsabilidade objetiva, devidamente preceituada no artigo 14 caput do Código de Defesa do Consumidor (Tartuce; Neves, 2023 p. 82). Anexo a este fato, os contratos abarcados pela legislação supracitada, terão que ter suas cláusulas interpretadas de modo a não causar prejuízos para o consumidor, conforme dispõe o artigo 8 do CDC (Brasil, 1990).

Como demonstrado, há casos em que atrasos e cancelamentos de voo podem ou não excluir a responsabilidade da empresa, mesmo com mau tempo, isso porque há um elevado conflito jurisprudencial na esfera jurídica, no que tange ao fortuito externo e interno. Fato é que quando caracterizado o dano, sua reparação deve ser integral, sendo tal prestação, um dos mais importantes princípios da relação de consumo e é devidamente estabelecido pelo artigo 6, inciso VI do Código de defesa do consumidor (Brasil, 1990). Nesse viés, a proteção contratual é necessária, pois o consumidor é vulnerável frente à prestadora de serviços. Portanto, a principal

finalidade do artigo legal é proporcionar uma relação equiparada entre os entes envolvidos.

No que envolve a posição doutrinária, é praticamente unânime o fato de que a responsabilidade objetiva não deve ser inibida.

Todavia, nos casos de modificação contratual, seja pelo atraso ou cancelamento do voo, sobretudo por questões de intempéries, por mais que exista a responsabilidade objetiva, há decisões jurisprudenciais que afastam a responsabilidade da companhia, através do fortuito externo, que não se faz presente no código consumerista, mas dada sua relevância, é devida e corretamente aplicada por alguns juristas. Assim, a companhia não deve indenizar passageiros, já que somente não houve a execução do que foi contratado, por motivos maiores e insuperáveis.

O fortuito externo, assim como a força maior, exclui a responsabilidade da empresa, mas é fundamental para que a tese prossiga, que haja a devida assistência ao passageiro envolvido, sob pena de responsabilização por vício do serviço, que até o momento do cancelamento do voo era totalmente inexistente.

Há vários princípios dentro do código de defesa do consumidor, que têm por objetivo, o respaldo ao consumidor final, tal como a teoria finalista, o princípio da reparação integral dos danos, a responsabilidade objetiva e a hermenêutica contratual, tendo como pano de fundo a relação do adquirente final com uma empresa. Por outra ótica, há divergências jurisprudenciais que relativizam a aplicação dos referidos conceitos, sobretudo pela interpretação em que se verifica a ausência do vício do serviço, muito embora a posição doutrinária majoritária defenda a tese exposta pelo código do consumidor.

4.1 IMPACTOS CAUSADOS PELOS CANCELAMENTOS E ATRASOS DE VOOS

Quando algo anteriormente planejado, necessita de modificação, tal ocorrência pode causar aborrecimentos nos contratantes aéreos, quem possuem o direito subjetivo de procurarem o poder judiciário, caso acreditem que seu direito foi lesado pela companhia, para com a qual realizou o contrato de transporte. A prerrogativa é devidamente assegurada pela Constituição Federal brasileira, nos moldes do artigo 5º, inciso XXXV da Constituição Federal (Brasil, 1988).

Como reflexo das garantias fundamentais, atualmente, observa-se uma escalada na quantidade de ações em que as empresas de transporte aéreo atuam no polo passivo. O Brasil é um dos países onde mais se processam as operadoras aéreas, sendo esse ponto, objeto de crítica por parte do magistrado Doutor Guilherme Soares, do Tribunal de Justiça de São Paulo, com

dizeres no sentido de que é questionável e demasiada a quantidade de processos contra as companhias e afirma ainda que o judiciário necessita tomar alguma providência, frente à extrema judicialização do tema, questionando-se também a quantia pedida, que no caso em tela foi de quarenta mil reais. De acordo com o julgador, a quantia resta totalmente desproporcional ao fato ocorrido, sendo reduzida para a importância de três mil reais, diminuindo a indenização em mais de dez vezes do pretendido (Barreto, 2024).

Nesse diapasão, é demonstrada a desproporcionalidade de muitas demandas judiciais frente às empresas, que não devem suportar um valor que seja maior do que o dano causado, fazendo jus ao princípio da proporcionalidade.

Trazendo a discussão para o âmbito do mau tempo, não seria razoável, que uma empresa arcasse com os valores de danos morais requisitados pelos passageiros, somente pelo fato de haver cancelado, ou atrasado um voo pela impossibilidade do pouso ou decolagem, ou simplesmente pelo fato de o Código de Defesa do Consumidor destacar a responsabilidade objetiva e no caso das jurisprudências, somente pela alegação de fortuito interno, que não exime a responsabilidade de indenizar o polo vulnerável da relação jurídica. Consequentemente, a corrente minoritária ganha destaque na discussão, uma vez que trata as condições alhures citadas, de forma razoável à imputação do ônus indenizatório.

Portanto, a consequência mais notória da não execução do contrato aéreo é o excesso de processos judiciais nos quais as companhias aéreas figuram como rés, que burocratiza e atrapalha o desenvolvimento da atividade aérea no Brasil. Fato é que, como no exemplo mencionado, nem sempre o pedido é razoável à extensão danosa, principalmente quando a interrupção do serviço acontece devido aos fatores intempéries, que são provenientes das forças da natureza, não sendo razoável a transmissão da responsabilidade indenizatória para a empresa, assim como afirma a corrente minoritária jurisprudencial, quando assistido o passageiro.

4.2 AS ADVERSIDADES DO TEMPO NO ÂMBITO DA LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA E A RESOLUÇÃO 400 DA ANAC

Das normas que regulam o transporte aéreo no território brasileiro, destaca-se principalmente o Código de Defesa do Consumidor e a Resolução 400 da Agência Nacional de Aviação Civil.

Em primeiro lugar, deve-se entender a hierarquia de prevalência entre os dispositivos em tela. Nesse sentido, o Código de Defesa do Consumidor possui condição de lei ordinária e está devidamente enquadrado acima das resoluções da agência reguladora.

Todavia, o *status* inferior da norma não impede a sua vigência, já que a mesma dispõe das obrigações das demandadas aéreas, quando o planejamento sofre alguma falha, causando atrasos ou cancelamentos, com o devido enfoque nas condições meteorológicas adversas.

A maior parte dos juristas brasileiros firmam a aplicação da lei consumerista maior, frente à norma de menor abrangência, como a resolução a ser discutida nesse capítulo, devido ao fato de o CDC proporcionar maior segurança jurídica ao contratante final (Macei; Lupi; Silva, 2019).

Então, esclarecida a questão de prevalência das normas jurídicas, é assertivo dizer que enquanto o Código de Defesa do Consumidor regulamenta a relação do passageiro com a empresa, a resolução nº 400 da ANAC estipula os deveres das companhias para com os viajantes, agindo em prol dos dois polos contratuais. Agregadamente, Macei; Lupi; Silva (2019) trazem à tona a discussão sobre o fortuito interno e externo, pontuando que mesmo que haja o fortuito externo e a companhia não seja responsabilizada pelo fator clima, a mesma não pode deixar de aplicar o previsto na resolução. Caso contrário, estaria incorrendo em falha na prestação de serviços, cabendo danos morais exclusivamente por esse fato (Macei; Lupi; Silva, 2019).

Caso ocorra atraso ou cancelamento, o artigo 26 e seus incisos demonstram em quais situações a contratada deve prestar auxílio material ao outro polo do contrato, sendo quando há atraso; cancelamento do voo; interrupção do serviço e preterição do viajante (ANAC, 2016).

Em seguimento, o artigo 27 exhibe como deve ser a assistência dada ao consumidor, que é proporcional ao tempo de espera. Nessa esfera, o atraso de uma hora no voo faz com que o viajante tenha direito a comunicação gratuita. Continuamente, se ocorrer o dobro do mencionado, fica devido ao passageiro, “voucher” alimentação e por fim, caso haja espera, maior que quatro horas, devem ser dadas, acomodações e transporte para os trajetos necessários (ANAC, 2016).

Caso ocorra reacomodação, o artigo 28 discorre que a mesma deve ser gratuita devendo ser realizada de modo a acompanhar a escolha do passageiro, sendo em voo da empresa que gerou o transtorno, ou de outra, alheia ao negócio jurídico previamente celebrado, no tocante aos incisos I e II do artigo em tela (ANAC, 2016).

Especificamente para o tema em xeque, o artigo 30, caput da disposição da Agência Nacional de Aviação Civil (2016), assegura a restituição ao cliente. Assim, em situações de atrasos e cancelamentos, caberá a restituição total do valor se a solicitação ocorrer no aeroporto de início, conexão ou no de destino. Todavia, caso haja proveito na distância percorrida, será devolvida, somente a quantia referente ao trecho não viajado.

Por último, mas não menos importante, o artigo supra analisado deve ser aplicado em concordância com o artigo 29, que intitula o prazo para a ação de reembolso, sendo de sete dias, com início na data do pedido (ANAC, 2016).

5 CONCLUSÃO

Para que haja o voo, as condições meteorológicas devem ser favoráveis, devido ao fato de que a aviação depende do fluído ar para sua execução. Em caso de intempéries, as aeronaves possuem sistemas de navegação para que possam operar em condições adversas, sendo que em tais situações, pode haver a ocorrência de tesouras de vento e explosões de micro células, que devido a sua violência, podem proporcionar riscos aeronave, assim como aos ocupantes, muito embora exista o sistema preditivo dessas situações. Mesmo assim, quando não é possível prosseguir com a execução da viagem, em decorrência da degradação climática, ocorrem atrasos e cancelamentos nas demandas.

Existe uma elevada discussão a respeito da caracterização do fortuito interno e externo no ordenamento jurídico brasileiro, quando a questão envolve o mau tempo. É notável que há vários posicionamentos favoráveis à corrente majoritária, que defende que o clima ruim não exclui a responsabilidade da companhia e, portanto, incide o fortuito interno. Nesse sentido, é de grande valia destacar que a corrente maior possui argumentos engessados e estáticos, que se limitam à teoria do risco da atividade e a responsabilidade objetiva. Consequentemente, não é possível, através desse seguimento, analisar de forma completa e profunda algo complexo e inconstante, que são a aviação comercial de passageiros e o clima.

Por outro lado, tem-se outra corrente que, por mais que seja minoritária e menos adotada na jurisprudência, seu posicionamento é essencial e importante, discorrendo que o fortuito externo causa a não responsabilização da companhia no que importa às indenizações, sendo o tipo mais observado, o dano moral, desde que prestada a assistência material aos passageiros, conforme dispõe a resolução nº 400 da ANAC, já que quando prestada a assistência, não há de se falar em danos. Em adição, a incidência da mesma pode ser verificada sobretudo nas apelações cíveis de segundo grau e também em recursos que sobem ao Superior Tribunal de Justiça. Assim, o pensamento do menor grupo visa analisar a segurança do passageiro, dispondo que não houve falhas no serviço, já que foi colocado o bem jurídico da vida, acima dos demais, quando a questão envolve riscos ao voo, por condições desfavoráveis.

Como consequência dos cancelamentos e atrasos de voos, sobretudo no Brasil, há grande demanda judicial contra as transportadoras aéreas, o que atrapalha o desenvolvimento

do setor, que já é prejudicado pela burocratização e ainda deve lidar com excessivas demandas judiciais, bem como a desproporcionalidade entre o fato ocorrido, que muitas vezes não é passível do pedido de danos, com o valor pretendido pelo passageiro.

Como a aviação lida com pessoas em todos os dias de sua atividade, deve ser pontuado que, o mau tempo não deve ser interpretado como escusa ao dever de prestar assistência aos viajantes, que por sua ocorrência, não puderam continuar na viagem aérea. Nesse sentido, deve ser obedecido o disposto na resolução nº 400, da Agência Nacional de Aviação Civil, que dispõe sobre como deve ocorrer a assistência aos passageiros, que por estarem em relação de consumo, já se presumem vulneráveis frente à empresa aérea.

Consequentemente, balanceando os direitos dos passageiros, juntamente com a necessidade e o motivo superveniente do cancelamento da viagem aérea, pelo mau tempo, há uma melhor aplicação dos institutos jurídicos, consolidando-se em forma de política pública, para a devida efetividade do direito e da atividade aérea empresarial, refletindo positivamente em seus usuários, que por mais que não viajarão, serão devidamente assistidos e estarão em ambiente seguro, cumprindo assim, o disposto nas legislações brasileiras.

6 REFERÊNCIAS

BARRETO, Eduardo. **Juiz aponta “abuso” em processos contra companhias aéreas no Brasil**. Metrôpoles. 29 jul. 2024. Disponível em:

<https://www.metropoles.com/colunas/guilherme-amado/juiz-aponta-abuso-em-processos-contra-companhias-aereas-no-brasil>. Acesso em 30 jul. 2024.

BENEVIDES, Gabriel. **Avião da Latam é severamente danificado após voar por tempestade no Paraguai**. Aeroflap. 27 out. 2022. Disponível em:

<https://www.aeroflap.com.br/aviao-da-latam-e-severamente-danificado-apos-voar-por-tempestade-no-paraguai/>. Acesso em: 04 maio. 2024.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. **Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016**. Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. Disponível em:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016>. Acesso em: 31 jul. 2024.

BRASIL. Conselho Nacional de Justiça. Com oito processos a cada 100 voos, especialistas discutem impacto de decisões sobre setor aéreo. **CNJ**. 26 maio. 2021. Disponível em:

<https://www.cnj.jus.br/com-oito-processos-a-cada-100-voos-especialistas-discutem-impacto-de-decisoes-sobre-setor-aereo/>. Acesso em: 25 jul. 2024.

BRASIL. Como funciona o sistema de pouso por instrumentos de precisão? **ABEAR**. 24 jul. 2018. Disponível em: <https://www.abear.com.br/imprensa/agencia-abear/noticias/como-funciona-o-sistema-de-pouso-por-instrumentos-de-precisao-abear-responde/>. Acesso em: 03 maio. 2024.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 30 jul.2024.

BRASIL. **Lei N° 8078, de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1990. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm. Acesso em: 29 jul. 2024.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agravo em recurso especial nº 1905426 - MG (2021/0162505-0)**, Relator: ministro Marco Aurélio Bellizze, Julgamento: 03.08.2021, Publicação: 12.08.2021. Disponível em: <https://scon.stj.jus.br/SCON/>. Acesso em: 29 jul. 2024.

BRASIL. Trovoadas. **ANAC**. 01 set. 2021a. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/seguranca-operacional/meteorologia-aeronautica/condicoes-meteorologicas-adversas-para-o-voo/trovoadas>. Acesso em 07 maio. 2024.

BRASIL. Turbulência. **ANAC**. 25 ago. 2021b. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/seguranca-operacional/meteorologia-aeronautica/condicoes-meteorologicas-adversas-para-o-voo/turbulencia#esteira>. Acesso em: 03 maio. 2024.

DANEI, Jean; LESCEU, Xavier. **Windshear: An invisible enemy to pilots?** 19 jan. 2015. Disponível em: <https://mms-safetyfirst.s3.eu-west-3.amazonaws.com/pdf/safety+first/wind-shear-an-invisible-enemy-to-pilots.pdf>. Acesso em: 06 maio. 2024.

ESTADO DE SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação cível nº 1013294-92.2023.8.26.0068**. Relator: José Wilson Gonçalves, Julgamento: 25.07.2024, Publicação: 26.07.2024. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>. Acesso em: 28 jul. 2024.

ESTADO DE SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação cível nº 1043455-05.2023.8.26.0224**. Relator: Vicentini Barroso, Julgamento: 25.07.2024, Publicação: 26.07.2024. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>. Acesso em: 28 jul. 2024.

ESTADO DE SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação cível nº 1151246-17.2023.8.26.0100**. Relator: Marcelo Ielo Melo, Julgamento: 24.07.24, Publicação: 24.07.24. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>. Acesso em 26 jul. 2024.

FRAGA, Sérgio Luiz Marques; PACHECO, Hualan Patrício. **Quais conceitos e aplicações da física podem atuar para que um avião voe**. 2021. Disponível em: <https://repositorio.ifro.edu.br/server/api/core/bitstreams/80c4ebda-adfa-40ac-b209-f78a28cb23c0/content>. Acesso em 01 maio. 2024.

MACEI, Demétrius Nichele; LUPI, André Lipp Pinto Basto; SILVA, Pierre Lourenço da. Contrato de Transporte Aéreo Interpretado a Luz do Sistema de Proteção e Defesa do Consumidor. **Percursos**, v. 2, n. 25, p. 224-240, 2019. Acesso em: 05 nov. 2024.

NUNES, Rizzatto. **Curso de Direito do Consumidor**. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2021. E-

book.

SILVA, Tatiana Gomes da. **Influência e efeitos das condições meteorológicas em Aeronaves**. 2022. Disponível em: <https://repositorio.animaeducacao.com.br/handle/ANIMA/23900>. Acesso em: 04 nov. 2023.

TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. **Manual de direito do consumidor**: direito material e processual, volume único. 12. ed. Rio de Janeiro: Método, 2023.