

Insegurança jurídica na responsabilização das companhias aéreas por eventos meteorológicos

27.11.2025 3 minutos de leitura

Autores

André Macedo de Oliveira

João Pedro Ramos Soares
Souza

Sarah Roriz de Freitas
Pimenta

"No Brasil, a coexistência de diferentes regimes normativos — incluindo o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e o Código de Defesa do Consumidor (CDC) — gera frequentes conflitos na interpretação das obrigações das transportadoras aéreas"

As dificuldades operacionais do transporte aéreo estão refletidas nos entendimentos desarmônicos dos tribunais brasileiros acerca da responsabilização das empresas aéreas por atrasos e cancelamentos de voos devido a eventos meteorológicos.

No Brasil, a coexistência de diferentes regimes normativos — incluindo o **Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA)** e o **Código de Defesa do Consumidor (CDC)** — gera frequentes conflitos na interpretação das obrigações das transportadoras aéreas. No âmbito internacional, a Convenção de Varsóvia, complementada pela Convenção de Montreal, introduz parâmetros adicionais que moldam a responsabilidade das transportadoras em casos de atrasos.

O **CBA** oferece um arcabouço especializado para regulamentar o transporte aéreo, estabelecendo em seu art.256 que a transportadora não será responsável por atrasos ou interrupções de viagens por conta de força maior ou caso fortuito, o que inclui as restrições decorrentes de condições meteorológicas adversas.

O **CDC**, por sua vez, adota uma abordagem focada na proteção ao consumidor e impõe a responsabilidade objetiva ao fornecedor de serviços, salvo nos casos de inexistência de defeito na prestação do serviço ou culpa exclusiva do consumidor ou de terceiros.

Essa interação entre o **CBA** e o **CDC** constitui aparente antinomia normativa, uma vez que a responsabilidade objetiva prevista no **CDC** não considera os limites técnicos e operacionais que o **CBA** reconhece como fundamentais.

No âmbito do transporte aéreo internacional, o **STF** já demonstrou certo alinhamento ao entendimento manifestado pelo **CBA**, como no julgamento conjunto do **RE nº 636.331** e do **ARE nº 766.618**, em que se decidiu pela prevalência das Convenções de Varsóvia e Montreal sobre o **CDC**, como limitadores da responsabilidade das empresas aéreas no que se refere aos prejuízos de ordem material, fixando o Tema 210.

Apesar desse entendimento do **STF**, reafirmado em outras oportunidades, a

aplicação dos dispositivos do **CBA** e das convenções internacionais segue sem uniformidade, especialmente com relação aos danos extrapatrimoniais.

Não à toa, a Lei 14.034/2020 alterou o **CBA** e buscou evitar um colapso no setor durante a pandemia da Covid-19, regulamentando o excludente de responsabilidade referente aos fatores climáticos —previsto no art. 256, §3º — e invertendo a lógica do **CDC** com a inclusão do artigo 251-A, que atribuiu ao consumidor provar que houve "efetivo prejuízo" e sua extensão para o recebimento de indenização. Essas alterações vão ao encontro de entendimentos manifestados pelo Superior Tribunal de Justiça, como no julgamento do REsp nº 1.796.716, em que o tribunal decidiu que, com base nas circunstâncias particulares de cada evento concreto, deve-se aferir a comprovação e a consequente constatação da ocorrência do dano moral.

Apesar disso, os entendimentos expostos pelos tribunais pátrios ainda são os mais diversos, o que tem gerado significativa insegurança para os agentes envolvidos.

À vista disso, o **STF** deu o primeiro passo e reconheceu, em 23/8/2025, a repercussão geral da questão constitucional suscitada no ARE nº 1.560.244, originando o Tema 1417, em que se discute se as normas sobre o transporte aéreo prevalecem sobre as normas de proteção ao consumidor para disciplinar a responsabilidade civil por cancelamento, alteração ou atraso de voo, por motivo de caso fortuito ou força maior.

A consolidação de entendimentos claros e objetivos sobre o tema deverá representar um avanço relevante na solução dessas controvérsias. Nesse contexto, a consideração da prevalência do **CBA** em voos domésticos e da Convenção de Varsóvia em voos internacionais, com base no princípio da especialidade, tem sido apontada como uma abordagem técnica e coerente para conciliar a proteção ao consumidor com as especificidades operacionais do setor aéreo.

O artigo foi escrito por nosso sócio André Macedo de Oliveira e pelos advogados Sarah Roriz de Freitas e João Pedro Ramos Soares Souza, todos da área de Tribunais Superiores e Relações Governamentais. A publicação foi veiculada no Correio Braziliense em 27/11/2025 — clique aqui e confira.

Profissionais que aliam visão jurídica e visão de mercado



André Macedo de Oliveira



João Pedro Ramos Soares Souza



Sarah Roriz de Freitas Pimenta