

RECURSO EXTRAORDINÁRIO COM AGRAVO 1.560.244 RIO DE JANEIRO

RELATOR	: MIN. DIAS TOFFOLI
RECTE.(S)	: AZUL LINHAS AEREAS BRASILEIRAS S.A.
ADV.(A/S)	: FLAVIO IGEL
ADV.(A/S)	: LUCIANO RIBEIRO REIS BARROS
ADV.(A/S)	: CAIO LUIZ PINTO NANTES
ADV.(A/S)	: MARCELO MARQUES MARCONDES DE MELLO
RECDO.(A/S)	: THIAGO FERREIRA CAMARA
ADV.(A/S)	: ALINE HEIDERICH BASTOS
AM. CURIAE.	: INSTITUTO BRASILEIRO DE POLÍTICA E DIREITO DO CONSUMIDOR - BRASILCON
ADV.(A/S)	: SIMONE MARIA SILVA MAGALHAES
ADV.(A/S)	: CLAUDIA LIMA MARQUES

DECISÃO:

Trata-se de **recurso extraordinário com agravo** interposto pela **Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A**, nos termos do art. 102, III, “a” e “b”, da Constituição Federal, contra acórdão mediante o qual a **Quinta Turma Recursal Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro**, com fundamento no Código de Defesa do Consumidor, condenou a empresa de transporte aéreo a indenizar passageiro por danos materiais e morais, em razão de alteração e atraso no itinerário de voo contratado.

Em 22/8/25, o Plenário do Supremo Tribunal Federal, **por maioria dos votos**, reconheceu a existência de repercussão geral da seguinte controvérsia constitucional:

“saber se, à luz do art. 178 da Constituição, a responsabilidade do transportador aéreo pelo dano decorrente de cancelamento, alteração ou atraso do transporte contratado deve ser regida pelo Código Brasileiro de Aeronáutica ou pelo Código de Defesa do Consumidor, considerando o princípio da livre iniciativa e as garantias de segurança jurídica, de proteção ao consumidor e de reparação por dano material, moral ou à imagem” (Rel. Min. Presidente, Tribunal Pleno, julgado em 22/8/25, DJe de 29/8/25) (e-doc. 35).

Eis o inteiro teor da ementa:

“Direito constitucional e do consumidor. Recurso extraordinário. Alteração e atraso em transporte aéreo de passageiros. Responsabilidade civil. Conflito entre o Código Brasileiro Aeronáutico e o Código de Defesa do Consumidor. Repercussão geral.

I. Caso em exame

1. Recurso extraordinário contra acórdão de Turma Recursal do Estado do Rio de Janeiro que condenou empresa de transporte aéreo a indenizar passageiro por danos materiais e morais em razão de alterações e atrasos no itinerário da viagem contratada.

II. Questão em discussão

2. A questão em discussão consiste em saber se, à luz do art. 178 da Constituição, as normas sobre o transporte aéreo prevalecem em relação às 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, considerando o princípio da livre iniciativa e as garantias de segurança jurídica, de proteção ao consumidor e de reparação por dano material, moral ou à imagem.

III. Razões de decidir

3. O Supremo, no AI 762.184 e no RE 636.331, assim como no RE 1.520.841, reconheceu a repercussão geral de questões constitucionais relacionadas à interpretação do art. 178 da Constituição, para os fins de determinar a incidência de normas do Código Brasileiro de Aeronáutica e da Convenção de Varsóvia, em vez do Código de Defesa do Consumidor, para disciplinar a responsabilidade civil por danos materiais em transporte internacional.

4. De igual modo, constitui questão constitucional relevante saber se o art. 178 da Constituição assegura a prevalência da ordenação do transporte aéreo do Código Brasileiro de Aeronáutica 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.

IV. Dispositivo

5. Repercussão geral reconhecida para a seguinte questão constitucional: saber se, à luz do art. 178 da Constituição, a responsabilidade do transportador aéreo pelo dano decorrente de cancelamento, alteração ou atraso do transporte contratado deve ser regida pelo Código Brasileiro de Aeronáutica ou pelo Código de Defesa do Consumidor, considerando o princípio da livre iniciativa e as garantias de segurança jurídica, de proteção ao consumidor e de reparação por dano material, moral ou à imagem.”

No apelo extremo, a Companhia Aérea Azul postula a **suspensão nacional de todos os processos judiciais em curso** que discutam a indenização por dano moral ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo (nacional ou internacional) (e-doc. 14), o que também é pleiteado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) (e-doc. 94), entidade habilitada nos autos como **amicus curiae** (e-doc. 103).

Para tanto, asseveraram as postulantes, em suma, que **(i)** a matéria tem sido objeto de decisões divergentes no âmbito do Poder Judiciário, havendo “tribunais que aplicam o Código de Defesa do Consumidor, outros que aplicam o Código Brasileiro de Aeronáutica” e, ainda, os que “afastam, sem a devida reserva de plenário, os dispositivos da Lei nº 14.034/20”, pelos quais se modificou recentemente o CBA (e-doc. 94, fl. 3); **(ii)** a falta uniformidade das decisões judiciais gera tratamento desigual em casos idênticos, comprometendo a isonomia e sobrecarregando o

Sistema de Justiça com demandas repetitivas (e-doc. 94, fl. 3); (iii) o regular processamento de “milhares de ações em todo o país implicará retrabalho e multiplicação de recursos, onerando indevidamente tanto o Judiciário quanto as partes envolvidas” (e-doc. 94, fl. 3); e (iv) o alto índice de litigância relacionada ao transporte aéreo compromete a segurança jurídica e a competitividade do setor aéreo, “desincentivando o ingresso de novas empresas no mercado e gerando efeitos negativos sobre o preço das passagens e a oferta de voos” (e-doc. 94, fl. 8).

É o breve relato. Pondero e decido.

Inicialmente, observo que o art. 1.035, § 5º, do CPC/2015 estabelece que, reconhecida a repercussão geral, o relator determinará a suspensão do processamento de todos os feitos sobre o mesmo tema. Essa redação, contudo, apenas confere ao relator a competência para analisar a necessidade e a adequação de se implementar tal medida excepcional em cada caso.

Com efeito, ao resolver questão de ordem no RE nº 966.177/RS, o Plenário do Supremo Tribunal Federal decidiu que a suspensão de processamento prevista na referida norma processual

“não consiste em consequência automática e necessária do reconhecimento da repercussão geral realizada com fulcro no **caput** do mesmo dispositivo, sendo da discricionariedade do relator do recurso extraordinário paradigma determiná-la ou modulá-la” (RE nº 966177 RG-QO, Rel. Min. **Luiz Fux**, Tribunal Pleno, julgado em 7/6/17, DJe de 1/2/19).

Nos presentes autos, como visto, discute-se se as normas sobre o transporte aéreo prevaleceriam em relação às normas de proteção ao consumidor para disciplinar a responsabilidade civil por cancelamento, alteração ou atraso de voo, nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, tendo como parâmetro o art. 178 da Constituição e os princípios constitucionais da livre iniciativa, da segurança jurídica e da proteção do

consumidor (Tema nº 1.417 da Repercussão Geral).

As razões trazidas ao processo pelas requerentes chamam a atenção para o **aumento exponencial da litigiosidade no setor aéreo** e para a **existência de decisões conflitantes relativamente a situações fáticas similares**, o que **comprometeria a segurança jurídica**, tanto se examinada a questão pelo prisma das empresas de transporte aéreo de passageiros, como também se colocado em relevo o universo de consumidores desse serviço.

Sustentam as requerentes, ademais, que essa situação de insegurança jurídica teria o condão de abalar a economia no setor, seja por gerar custos demasiadamente altos para as empresas que já atuam no país, seja por afastar eventuais interessados em ingressar no mercado brasileiro.

No artigo **“Litigância predatória e o custo da judicialização no setor aéreo brasileiro”**, publicado no JOTA em 24/9/24, Júlia Vieira de Castro Lins e Renata Martins Belmonte não só denunciam **um índice altíssimo de judicialização** no setor, como também salientam que esse índice **vem crescendo exponencialmente nos últimos anos**, o que aumentaria os custos das companhias aéreas e prejudicaria o desenvolvimento da aviação no país. Segundo elas, haveria, no setor, **“litigância predatória”**. Vide:

“De acordo com a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), o Brasil registra 5.000 vezes mais processos judiciais que os Estados Unidos. A proporção é de 1 ação para cada 227 passageiros no Brasil, enquanto nos EUA esse número é de 1 para cada 1,2 milhão.”¹

E prosseguem, afirmando:

“O mais alarmante é que, conforme dados trazidos pela

¹ Disponível em <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/litigancia-predatoria-e-o-custo-da-judicializacao-no-setor-aereo-brasileiro>. Acesso em 18/11/2025.

Abear, ‘cerca de 10% dos aproximadamente 400 mil processos movidos no país foram ajuizados por apenas 20 advogados ou escritórios advocatícios’.

Ou seja, o que já era algo que vinha sendo discutido e mapeado pelas companhias aéreas se concretizou. **Há uma articulação clara de litigância predatória, praticada por meio do que se tem chamado de aplicativos abutres, que identificam ‘problemas’ em voos, e estimulam os passageiros a ingressarem, de forma rápida, fácil e sem custos, com um processo judicial, na promessa de ganharem indenizações vultosas.**

Tudo isso ainda ocorre muito por conta do uso indiscriminado do Código de Defesa do Consumidor (CDC) em casos que envolvem companhias aéreas, ignorando muitas vezes as normas que regulamentam o setor, além das convenções internacionais das quais o Brasil, inclusive, é signatário.”² (grifo nosso)

Ressalte-se que **a litigância massiva e a existência de decisões conflitantes** também foram colocadas em evidência por ocasião do reconhecimento da repercussão geral da matéria, quando o Ministro **Roberto Barroso**, então Presidente da Corte, registrou o seguinte:

“a litigiosidade no Brasil relacionada ao transporte aéreo evidencia a relevância jurídica e social da questão suscitada. Conforme os dados divulgados pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) e pelo Instituto Brasileiro de Direito Aeronáutico (Ibaer), em evento promovido pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ) em 2021, no Brasil, em média, existia uma ação judicial para cada 227 passageiros transportados no ano de 2019. Trata-se de índice elevadíssimo,

² Ibidem.

tomando-se como parâmetro os dados de judicialização no setor aéreo norte-americano, em que se registrou uma ação a cada 1.254.561 passageiros. Esse cenário gera insegurança jurídica, cria obstáculos para o desenvolvimento econômico e onera os custos da atividade no país, com prejuízo aos usuários/consumidores do serviço. Cuida-se, pois, de matéria com repercussão geral, sob todos os pontos de vista (econômico, político, social e jurídico), em razão da relevância e transcendência dos direitos envolvidos.

Por fim, diante do volume de ações em tramitação sobre a matéria, a solução da presente controvérsia no regime de precedentes qualificados é essencial para garantir uniformidade, isonomia e coerência da jurisprudência constitucional. Trata-se de medida adequada e necessária para dar previsibilidade aos jurisdicionados e diminuir as demandas massificadas.” (e-doc. 35)

Convém ressaltar, outrossim, que recentemente foi firmado acordo de cooperação técnica entre o **Conselho Nacional de Justiça**, a **Agência Nacional de Aviação Civil** e a **Secretaria de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos** visando exatamente reduzir o número de ações judiciais contra companhias aéreas, além de aprimorar a regulação e a governança no setor. Todavia, pelo que se sabe no momento, tal medida administrativa **ainda não logrou** reduzir a judicialização no setor.

Por outro lado, mediante uma rápida pesquisa jurisprudencial, é possível constatar que **não há uniformidade das decisões judiciais** quanto ao regime jurídico incidente nas hipóteses de responsabilidade das companhias aéreas brasileiras por cancelamento, alteração ou atraso de voos decorrentes de caso fortuito ou força maior — se seria o do Código de Defesa do Consumidor, ou o do Código Brasileiro de Aeronáutica —, o que gera **divergência** também quanto à **aplicação (ou não) de excludentes de responsabilidade** e à **necessidade (ou não) de**

comprovação do dano extrapatrimonial para que se tenha direito à indenização.

Nesse contexto de litigiosidade de massa (e, possivelmente, de litigância predatória) e, por conseguinte, de enorme insegurança jurídica, **parece-me de todo conveniente e oportuno suspender o processamento de todos os processos judiciais que versem sobre o assunto discutido nos autos no território nacional, até o julgamento definitivo do presente recurso.**

Penso que, dessa maneira, será possível evitar tanto a multiplicação de decisões conflitantes quanto a situação de grave insegurança jurídica daí decorrente, a qual aflige, igualmente, empresas de transporte aéreo de passageiros e consumidores desse serviço, como também e, sobretudo, desestimular, por ora, a litigiosidade de massa e/ou predatória.

Ante o exposto, com fundamento no art. 1.035, § 5º, do Código de Processo Civil, **determino a suspensão nacional da tramitação de todos os processos judiciais que versem sobre a questão controvertida no Tema nº 1.417 da Repercussão Geral, até o julgamento definitivo deste recurso extraordinário.**

À Secretaria, para que adote as providências cabíveis, mormente quanto à cientificação dos órgãos do sistema judicial pátrio.

Ultimadas as diligências, retornem-me os autos conclusos para julgamento.

Publique-se.

Brasília, 26 de novembro de 2025.

Ministro DIAS TOFFOLI

Relator

Documento assinado digitalmente