



**UNIVERSIDADE TIRADENTES – UNIT**  
**CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO**  
**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – ARTIGO**  
**CIENTÍFICO**

**A RESPONSABILIDADE DAS EMPRESAS AÉREAS EM RELAÇÃO AOS  
CANCELAMENTO DE VOO EM VIRTUDE DO COVID 19: UMA ANÁLISE DA  
MEDIDA PROVISÓRIA 925/2020.**

**Iris Costa e Silva Silveira**  
**Laira Correia de Andrade Vieira**

**Aracaju**  
**2020**

**IRIS COSTA E SILVA SILVEIRA**

**A RESPONSABILIDADE DAS EMPRESAS AÉREAS EM RELAÇÃO AOS  
CANCELAMENTO DE VOO EM VIRTUDE DO COVID 19: UMA ANÁLISE DA  
MEDIDA PROVISÓRIA 925/2020.**

Trabalho de Conclusão de Curso – Artigo –  
apresentado ao Curso de Direito da  
Universidade Tiradentes – UNIT, como  
requisito para obtenção do grau de bacharel  
em Direito.

Aprovado em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.

**Banca Examinadora**

---

**Professor Orientador- Laira Correia de Andrade Vieira**  
**Universidade Tiradentes**

---

**Professor Orientador**  
**Universidade Tiradentes**

---

**Professor Orientador**  
**Universidade Tiradentes**

**A RESPONSABILIDADE DAS EMPRESAS AÉREAS EM RELAÇÃO AOS  
CANCELAMENTO DE VOO EM VIRTUDE DO COVID 19: UMA ANÁLISE  
DA MEDIDA PROVISÓRIA 925/2020.**

**THE RESPONSIBILITY OF THE COMPANIES IS IN RELATION TO THE  
CANCELLATION OF VOICE IN VIRTUE OF COVID 19: AN ANALYSIS OF  
THE PROVISIONAL MEASURE 925/2020.**

**Iris Costa e Silva Silveira<sup>1</sup>**

**RESUMO**

O presente trabalho faz uma análise do instituto da responsabilidade civil, situado dentro do direito obrigacional, e as variações de teorias trazidas dentro do ordenamento jurídico brasileiro. Dentre elas, a teoria da responsabilidade civil objetiva, adotada como regra pelo Código de Defesa do Consumidor em seu art. 14 e, conseqüentemente e por força também do art. 22, parágrafo único, aplicada nas relações advindas de passageiros e empresas aéreas inclusive em caso de cancelamento de voo, regulamentado ainda pela Resolução nº 400/2016 da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC. Trazendo esse contexto para os dias atuais, tem-se que com a chegada da crise do coronavírus, causador da doença COVID-19, as empresas aéreas e o setor de turismo foram veementemente afetados. Como consequência à drástica redução de poder econômico, o Poder Público editou a Medida Provisória nº 925/2020 que traz grandes questionamento ao mundo jurídico a respeito da sua validade frente à irretroatividade da lei e ao princípio da isonomia e razoabilidade, uma vez que vai de encontro com a normatização existente e a jurisprudência consolidada do Superior Tribunal de Justiça. Para isso, utilizou-se da metodologia dialética e dedutiva, com pesquisa bibliográfica, estudo da legislação e análise de jurisprudência.

Palavras-chave: Responsabilidade civil. Teoria Objetiva. Código de Defesa do Consumidor. Cancelamento de voo. COVID 19.

---

<sup>1</sup> Graduanda em Direito pela Universidade Tiradentes – UNIT. E-mail: iriscostaesilva@hotmail.com

## **ABSTRACT**

The present work analyzes the civil liability institute, located within the mandatory law, and the variations of theories brought within the Brazilian legal system. The objective theory of civil liability, which is adopted as a rule by the Consumer Protection Code in its Article 14 and, consequently and also by virtue of Article 22, single paragraph of the CDC, applied to relations arising from passengers and airlines, including in case of flight cancellation, further regulated by Resolution Number 400/2016 of the National Civil Aviation Agency - ANAC. Today, in the coronavirus crisis, which causes the disease COVID-19, classified as a pandemic and, therefore, with global reach and social isolation requirements for its containment, airline companies and the tourism sector have been strongly affected. As a consequence of the drastic reduction in economic power, air carriers claimed actions by the competent authorities to minimize the impacts of the crisis. The Government was published Provisional Measure number 925/2020. The MP raises major questions to the legal world regarding its validity in view of the law's non-retroactivity and the principle of isonomy and reasonableness, since it goes against existing regulations and consolidated jurisprudence Superior Court of Justice. For this, we used the dialectic and deductive methodology, with bibliographic research, study of legislation and case law analysis.

Keywords: Civil liability. Objective Theory. Consumer Protection Code. COVID flight cancellation 19.

## **1 INTRODUÇÃO**

Inserido no campo do direito obrigacional, a responsabilidade civil é tema de suma relevância dentro do ordenamento jurídico brasileiro. A sua análise se fundamenta, basicamente, entre duas teorias, a primeira delas, clássica ou subjetiva.

Muito embora a teoria subjetiva seja dotada como regra geral pelo Código Civil, a teoria objetiva é, por sua vez, norteadora do Código de Defesa do Consumidor, como bem expressa o art. 14, CDC. Pois bem, dentro desse contexto, faz-se uma análise da aplicação desta teoria perante o CDC para o caso específico de cancelamento de voos por empresas aéreas, a qual para além da regulamentação consumeristas, deve obedecer ainda às diretrizes traçadas pela Agência Nacional de Aviação Civil. Não se pode deixar

de considerar que a aviação civil é uma concessão do serviço público, sobre a qual recai ainda a aplicação do art. 22 do CDC, o qual, por meio do seu parágrafo único, deixa ainda mais evidente à responsabilidade objetiva imputada a esse ramo.

Faz-se, neste momento, um adendo a toda discussão acerca da responsabilidade civil das transportadoras aéreas, para observância de um tema de alta relevância na atualidade: a crise travada em face da doença COVID 19, contexto em que se estabeleceu a Medida Provisória nº 925/2020, a qual, em verdade, mitiga as diretrizes existentes na responsabilização das empresas aéreas quanto ao cancelamento de voo, inclusive dos contratos pactuados antes da sua vigência.

A partir de então surge a problemática trazida no presente trabalho, uma vez que tanto a Constituição Federal e a legislação existente, quanto a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça se consolidam na irretroatividade da lei. Não bastasse isso, a MP 925/2020 dá um tratamento especial as empresas aéreas, em uma grave transgressão ao princípio da isonomia e razoabilidade.

Diante disso, com intuito de elucidar as problemáticas trazidas pela MP 925/2020 no que tange a responsabilidade civil pelo cancelamento de voos no âmbito da crise do coronavírus, insurge o presente artigo científico cujo objetivo geral é analisar o instituto da responsabilidade civil objetiva frente ao CDC e as normas regulamentadoras da ANAC. Tudo isso com enfoque em discutir a mitigação dada pela referida MP aos direitos consumeristas, observando as peculiaridades dessa legislação especial.

Assim, num primeiro momento o trabalho aborda os aspectos gerais da responsabilidade civil, elucidando as teorias que giram em torno dessa, com foco na legislação consumerista. Em sequência, fala-se acerca da questão da responsabilidade das empresas aéreas em caso de cancelamento de voo e do entendimento da jurisprudência, para, conseqüentemente, abordar as diretrizes atuais da crise do coronavírus e a analisar a MP 925/2020.

Para elaboração do artigo utilizou-se da metodologia dialética e dedutiva por meio da técnica de pesquisa bibliográfica, estruturando-se nos autores Carlos Alberto Gonçalves (2016) e Fabrício Bolzan de Almeida (2019), além da análise da legislação e da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça.

## **2 BREVES CONSIDERAÇÕES ACERCA DA RESPONSABILIDADE CIVIL E SUA MANIFESTAÇÃO NA LEGISLAÇÃO CONSUMERISTA**

A responsabilidade civil está inserida, dentro do ordenamento jurídico brasileiro, no campo do direito obrigacional. Por sua vez, a Obrigação (como gênero) “consiste no direito conferido ao credor de exigir o adimplemento da prestação.” (GONÇALVES, 2016, p. 46).

A responsabilidade civil tem lugar justamente no direito do credor de reparação por suportar os danos decorrentes do ato ilícito. É exatamente isto que preconiza o art. 926 do Código Civil, *in verbis*:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Por meio do dispositivo supracitado extrai-se como elementos da responsabilidade civil: (i) o ato ilícito, (ii) o dano e (iii) o nexo causal.

A definição de ato ilícito é trazida pelo próprio Diploma Cível em seu art. 186, *ipsi literis* “aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”. Em relação a esta conduta danosa, faz jus considerar que, em caso de ação, esta não necessariamente será ilegal, mas também reprovável dentro do âmbito da moralidade, causando prejuízos a outrem.

Já “Para que se configure a responsabilidade por omissão é necessário que exista o dever jurídico de praticar determinado fato (de não se omitir) e que se demonstre que, com a sua prática, o dano poderia ter sido evitado.” (GOLÇALVES, 2016, p. 71)

Quanto ao dano, faz colacionar as lições trazidas por Gustavo Tepedino:

A noção de dano supõe, como esclarecem Marty e Raynaud, que a vítima seja atingida em “uma situação de que ela se beneficiava, lesada em uma vantagem que possuía”. Para servir de base a uma ação de responsabilidade, indagam esses autores se é preciso que a vítima “fosse titular de um direito a esta situação ou a esta vantagem e seja atingida em um direito; ou será suficiente a ofensa a uma situação de fato e lesão a um simples interesse?”. Com fundamento na jurisprudência respondem que a questão única a apreciar é se esta situação ou este interesse tinham “uma estabilidade ou promessa de duração suficiente para que o prejuízo, mesmo na ausência de um

direito possa ser considerado como suficientemente certo” (TEPEDINO, 2018, p. 50)

Portanto, extrai-se que o dano é o prejuízo (seja ele material ou não) que a vítima sofre por suportar um ato ilícito. Observe, nesse ponto, que a ideia de dano está diretamente ligada à prática do ato ilícito e que nos levar a abordar o nexos causal.

Em que pese o instituto no nexos causal seja bastante complexo, pode-se defini-lo como o liame existente entre a ação ou omissão do agente e o dano suportado, ou seja, “Num encadeamento de circunstâncias, cumpre precisar qual dentre elas, é a causa eficiente do prejuízo” (TEPEDINO, 2018, p.104)

Perpassado os requisitos básicos e expressos da legislação, para a melhor compreensão do que, de fato, caracteriza a responsabilidade civil, é preciso observar que ela se respalda em duas teorias: a) teoria clássica ou subjetiva e b) teoria objetiva.

O ponto “a” trazido no parágrafo supra, aborda a teoria clássica, também chamada de subjetiva. A partir da terminologia já se pode notar que esta se funda em algo intrínseco, o que nesse caso é a ideia de culpa e, por assim ser, “a prova da culpa do agente passa a ser pressuposto necessário do dano indenizável”. (GOLÇALVES, 2016, p. 59)

Tal teoria trazida pelo Código Civil de 2002 é, em verdade, a regra geral a ele aplicada no que diz respeito a responsabilidade civil, como se depreendo do art. 186 do CC, acima transcrito. Não obstante, existem diversas exceções expressas no próprio Diploma Civil, como será enumerado em sequência.

Já a segunda teoria adotada é a teoria objetiva, àquela onde o agente do dano tem o dever de repará-lo, independente da demonstração de culpa, que é repassada para a ideia do risco:

Uma das teorias que procuram justificar a responsabilidade objetiva é a teoria do risco. Para esta teoria, toda pessoa que exerce alguma atividade cria um risco de dano para terceiros. E deve ser obrigada a repará-lo, ainda que sua conduta seja isenta de culpa. A responsabilidade civil desloca-se da noção de culpa para a ideia de risco, ora encarada como “risco-proveito”, que se funda no princípio segundo o qual é reparável o dano causado a outrem em consequência de uma atividade realizada em benefício do responsável (ubi emolumentum, ibi onus); ora mais genericamente como “risco criado”, a que se subordina todo aquele que, sem indagação de culpa, expuser alguém a suportá-lo. (GONÇALVES, 2016, p. 60)

Muito embora a responsabilidade civil objetiva não seja a regra geral abordada no Diploma Cível, está contida em diversos dispositivos, sendo expressamente exposta no parágrafo único do art. 927.

Mormente, a teoria objetiva é consagrada no Código de Defesa do Consumidor, justificada nos princípios básicos desta legislação, como a vulnerabilidade do consumidor frente ao fornecedor que, via de regra, responde pelos riscos da atividade já que detém maior poder econômico, sendo parte hipersuficiente.

Deve ficar bem claro que, como a responsabilidade objetiva consumerista é especificada em lei, não se debate a existência ou não de uma atividade de risco, nos termos da segunda parte do comando, que consagra a chamada *cláusula geral de responsabilidade objetiva*. Na verdade, o CDC adotou expressamente a ideia da *teoria do risco-proveito*, aquele que gera a responsabilidade sem culpa justamente por trazer benefícios, ganhos ou vantagens. Em outras palavras, aquele que expõe aos riscos outras pessoas, determinadas ou não, por dele tirar um benefício, direto ou não, deve arcar com as consequências da situação de agravamento. Uma dessas decorrências é justamente a responsabilidade objetiva e solidária dos agentes envolvidos com a prestação ou fornecimento. (FILOMENO, 2007, p. 171)

Vê-se que a responsabilidade civil objetiva expressamente aplicada ao direito do consumidor possui respaldo nos princípios norteadores da relação de consumo, dentre os quais o da vulnerabilidade, harmonia e equilíbrio.

Observa-se, de logo, a manifestação da vulnerabilidade quando se fala em teoria do risco aplicada diretamente aos fornecedores, que, nesse caso, são detentores dos meios de produção e obtém lucro das relações surgidas com a prática da sua atividade (FILOMENO, 2007, p. 171). Um exemplo da expressão desse princípio perante o CDC é a inversão no ônus da prova (art. 6<sup>a</sup>, inciso VIII, CDC), baseada na hipossuficiência do consumidor, principalmente frente a grandes empresas.

No que tange o princípio da harmonia das relações de consumo, positivado perante o art. 4<sup>a</sup>, inciso III do CDC, com objetivo explícito de concretizar “harmonização dos interesses dos participantes das relações de consumo e compatibilização da proteção do consumidor com a necessidade de desenvolvimento econômico e tecnológico, de modo a viabilizar os princípios nos quais se funda a ordem econômica (art. 170, da Constituição Federal), sempre com base na boa-fé e equilíbrio nas relações entre consumidores e fornecedores”.



Com objetivo similar e fundado no mesmo dispositivo, se extrai o princípio do equilíbrio, que, como o próprio nome já diz, visa “tutelar a parte mais fraca dessa relação e, desta forma, materializar uma igualdade” (ALMEIDA, 2019 p. 273)

Conclui-se, portanto, que a teoria objetiva aplicada a responsabilidade civil é adotado pelo Código de Defesa do Consumidor como uma tentativa do legislador de equilibrar a relação entre consumidor e fornecedor, em observância aos princípios norteadores da Lei Consumerista.

### **3 DA RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS AÉRAS PELO CANCELAMENTO DE VOO**

Desde logo, se nota a proteção especial com que o consumidor é tratado nas relações de consumo regidas pelo Código de Defesa do Consumidor, principalmente quando se está frente a grandes empresas. Essa manifestação parte desde os princípios nele expressos, que deixam cristalina a vulnerabilidade e hipossuficiência da relação até adoção da teoria objetiva quando o tema é responsabilidade civil.

Tal fato, como dito alhures, se deve a necessidade de tutelar e garantir os direitos daquele que não pode se proteger de eventuais danos suportados por quem visa, em maioria, a obtenção de lucro, sem auxílio de uma legislação que o deixe coberto. Não poderia ser diferente quando o tema é relação de consumo com companhias aéreas.

Por óbvio, é notável a hipersuficiência das empresas que trabalham com voos, sejam nacionais ou internacionais, uma vez que estas, geralmente, são de grande porte e lidam com milhares de consumidores por dia, movimentando, assim, vultosa quantia pecuniária.

Justamente em observância a esta relação, o legislador trouxe no bojo da Lei 8.078/90 (CDC), o art. 14, que prevê a responsabilidade civil objetiva nos seguintes termos “O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos”. Não se pode esquecer também que as companhias aéreas são concessionárias de serviço público, enquadrando-se no que dispõe o art. 22 do CDC, estando, portanto,

obrigados a “[...] a fornecer serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos essenciais, contínuos.”.

Pois bem, os dispositivos supracitados transparecem a objetividade da responsabilidade civil em casos que envolvem o consumidor, a exemplo da relação existente entre esses e as companhias aéreas.

Além disso, a Agência Nacional de Aviação Civil regulamenta a relação entre consumidor/passageiro e as empresas aéreas, consoante a Resolução nº 400/2016. No que diz respeito especificamente ao cancelamento de voos, a referida norma traça diretrizes a serem seguidas pelas companhias, embora estas não sejam satisfatórias, sendo muitas vezes, inclusive, ignoradas por quem deveria segui-las.

O art. 20, inciso II, § 2º da referida Resolução trata especificamente do dever de informação, por todos os meios de comunicação disponíveis, ao consumidor em caso de cancelamento de voo, inclusive respondendo sempre que solicitado. Em sequência a Resolução nº 400/2016 da ANAC deixa claro que ao cancelar um voo “O transportador deverá oferecer as alternativas de acomodação, reembolso e execução do serviço por outra modalidade de transporte, devendo a escolha ser do passageiro [...]”. (art. 21, inciso II).

Para além das obrigações supracitadas, a ANAC estabelece ainda o dever de assistência material pela companhia aérea, nos seguintes termos:

Art. 26. A assistência material ao passageiro deve ser oferecida nos seguintes casos:

- I - atraso do voo;
- II - cancelamento do voo;
- III - interrupção de serviço; ou
- IV - preterição de passageiro.

Art. 27. A assistência material consiste em satisfazer as necessidades do passageiro e deverá ser oferecida gratuitamente pelo transportador, conforme o tempo de espera, ainda que os passageiros estejam a bordo da aeronave com portas abertas, nos seguintes termos:

- I - superior a 1 (uma) hora: facilidades de comunicação;
- II - superior a 2 (duas) horas: alimentação, de acordo com o horário, por meio do fornecimento de refeição ou de voucher individual; e
- III - superior a 4 (quatro) horas: serviço de hospedagem, em caso de pernoite, e traslado de ida e volta.

§ 1º O transportador poderá deixar de oferecer serviço de hospedagem para o passageiro que residir na localidade do aeroporto de origem, garantido o traslado de ida e volta.

§ 2º No caso de Passageiro com Necessidade de Assistência Especial - PNAE e de seus acompanhantes, nos termos da Resolução nº 280, de 2013, a assistência prevista no inciso III do caput deste artigo deverá ser fornecida independentemente da exigência de pernoite, salvo se puder ser substituída por acomodação em local que atenda suas necessidades e com concordância do passageiro ou acompanhante.

§ 3º O transportador poderá deixar de oferecer assistência material quando o passageiro optar pela reacomodação em voo próprio do transportador a ser realizado em data e horário de conveniência do passageiro ou pelo reembolso integral da passagem aérea.

Observa-se que é exigência da ANAC que a companhia aérea que efetuou o cancelamento de voo preste assistência material aos passageiros afetados, o que inclui desde facilidades de comunicação e alimentação até transporte e hospedagem. No entanto, na hipótese de reacomodação em voo próprio da transportadora ou no reembolso integral da passagem, tal assistência é dispensável.

É preciso considerar que, em que pese tratar sobre a hipótese de cancelamento de voo e dispor sobre a conduta a ser adotada pelas empresas, as diretrizes na ANAC no dia a dia dos consumidores, são, muitas das vezes, insuficientes. Justamente por isso, é latente o número de demandas perante o Poder Judiciário a fim de buscar o real equilíbrio da relação e reaver eventuais danos patrimoniais.

Nesse contexto, a observância da jurisprudência firmada no país é fundamental para se ter um parecer sobre o tema, assim, insurge a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, tribunal técnico para o julgado de demandas, que se firmou no seguinte sentido:

O transporte aéreo é serviço essencial e pressupõe continuidade. Considera-se prática abusiva tanto o cancelamento de voos sem razões técnicas ou de segurança inequívocas como o descumprimento do dever de informar o consumidor, por escrito e justificadamente, quando tais cancelamentos vierem a ocorrer. (STJ, 2016)

Por tais considerações, observa-se que, por força do art. 14 e do parágrafo único do art. 22, ambos do CDC a responsabilidade civil das empresas aéreas no que tange o cancelamento de voo é objetiva, sendo aquelas responsáveis não somente pela assistência material estabelecida pela ANAC, como também pelo dever de indenizar e reparar os consumidores por todos os danos causados, inclusive aqueles de ordem moral.

#### **4 DA CRISE GERADA PELO CORONAVÍRUS: DA REDUÇÃO CONSIDERÁVEL DE VOOS**

Faz-se, neste momento, um adendo a toda discussão travada acerca da responsabilidade civil das transportadoras aéreas, para observância de um tema de alta relevância na atualidade: a crise travada em decorrência da doença COVID 19, causada pelo coronavírus.

A crise sanitária em questão atinge não só o Brasil, mas toda população mundial, fato que levou inclusive a Organização Mundial da Saúde – OMS a classificá-la como uma pandemia (OMS, 2020). Em que pese a referida doença apresentar baixo grau de letalidade – ainda que tenha causado número assustador de mortes tanto no país como no mundo -, o seu índice de contágio é altíssimo, uma vez que a transmissão, segundo o Ministério da Saúde, ocorre pelo por toque ou aperto de mãos, gotículas de saliva, espirro, tosse, catarro e contato com objetos ou superfícies contaminadas (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2020).

Com um alto número de pessoas portadoras do vírus – tanto com a manifestação da doença, quanto assintomáticas – o contágio vem se disseminando em progressão geométrica, o que leva o Poder Público a tomar drásticas medidas de contenção, em especial, o isolamento social

Diante da necessidade de isolamento e da necessidade de se ter um menor número de pessoas em circulação, muitos países e estados brasileiros vetaram ou limitaram a entrada de turistas.

Obviamente, isto causou um enorme impacto no setor de empresas aéreas, que, segundo dados da Associação Brasileira de Empresas Aéreas, teve uma redução de 75% nas demandas domésticas e 95% nas internacionais:

A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR) informa que as suas associadas já registram, nesta semana, queda de 75% na demanda por voos domésticos e redução de 95% no mercado internacional, em relação a igual período de 2019, por causa das restrições de viagens aéreas em todo o mundo, devido à pandemia do novo coronavírus (Covid-19). (ABEAR, 2020)

Faz mister trazer a baila que as companhias de voo, através da citada Associação vêm pressionando o Poder Público requerendo medidas paliativas que reduzem os custos da atividade empresarial, com uma série de flexibilizações (ABEAR, 2020). Justamente em atenção a esses pleitos, surge a Medida Provisória nº 925/2020, publicada no Diário Oficial da União em 19 de Março de 2020, que será melhor analisada em seguida.

## **5 DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº 925/2020 E SUAS PROBLEMÁTICAS.**

Diante da pandemia causada pelo vírus conoravírus, circunstância que leva a uma enorme crise sanitária, com vasto número de infectados e inúmeras mortes ao redor do planeta (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2020), fez-se necessária uma contenção da quantidade de pessoas em circulação nas ruas proposta pelo Poder Público.

A medida que, em regra, foi adotada foi o isolamento social. Este, por sua vez, vem causando um grande impacto nas relações interpessoais e de trabalho, e, na esfera consumerista não seria diferente. Como sito em linhas anteriores, o setor de aviação civil foi drasticamente afetado, com uma drástica redução no número de voos, a crise econômica no setor já é certa (ABEAR, 2020).

Em vista disso, no dia 19/03/2020 foi publicada no Diário Oficial da União a Medida Provisória nº 925/2020, a qual “Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da COVID-19.” Logo na exposição de motivos da referida MP, se pode extrair o principal fundamento para sua edição:

A queda brusca na demanda por serviços de transporte aéreo provocada pela pandemia do Coronavírus (COVID-19), tanto em nível nacional como internacional, teve como consequência uma forte pressão sobre o fluxo de caixa das empresas do setor de aviação civil. Com a drástica redução da demanda presente e futura, as empresas tiveram suas receitas consideravelmente reduzidas. Além disso, a recente desvalorização da moeda brasileira teve impacto negativo para as empresas do setor, já que vários de seus custos são dolarizados. Em virtude dessa situação, as empresas aéreas brasileiras têm enfrentado dificuldade para honrar seus compromissos, motivo pelo qual estão expostas ao risco de insolvência.

Vê-se que a exposição de motivos reflete justamente o cenário de crise econômico enfrentado pelas empresas aéreas, como ressaltam os dados da Associação Brasileira de Empresas Aéreas já citados (ABEAR, 2020). Portanto, percebe-se que a MP insurge com o objetivo de mitigar os impactos suportados pelas transportadoras, no entanto, acaba por transferir parte desse ônus aos próprios consumidores.

Apesar dos poucos artigos, o reflexo da MP nº 925/2020 no que tange a responsabilidade civil das empresas aéreas quanto ao cancelamento de voos é gigantesco. Vê-se a íntegra:

Art. 1º Esta Medida Provisória dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da covid-19.

Art. 2º Nos contratos de concessão de aeroportos firmados pelo Governo federal, as contribuições fixas e as variáveis com vencimento no ano de 2020 poderão ser pagas até o dia 18 de dezembro de 2020.

Art. 3º O prazo para o reembolso do valor relativo à compra de passagens aéreas será de doze meses, observadas as regras do serviço contratado e mantida a assistência material, nos termos da regulamentação vigente.

§ 1º Os consumidores ficarão isentos das penalidades contratuais, por meio da aceitação de crédito para utilização no prazo de doze meses, contado da data do voo contratado.

§ 2º O disposto neste artigo aplica-se aos contratos de transporte aéreo firmados até 31 de dezembro de 2020.

Art. 4º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

O § 1º do art. 3º da MP nº 925/2020 dá margem para questionamentos quanto a aplicação da norma a contratos anteriores a sua vigência, mas firmados dentro da crise pandêmica. Nesse sentido, deve-se aplicar a tese recentemente firmada pelo Superior Tribunal de Justiça nos autos do REsp nº 1.498.484/DF e trazida desde da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro. Observe-se as palavras do Ministro Luis Felipe Salomão:

Destarte, penso que não se pode cogitar de aplicação simples e direta da nova Lei n. 13.786/18 para a solução de casos anteriores ao advento do mencionado Diploma legal (retroatividade da lei, com consequente modificação jurisprudencial, com ou sem modulação).

Ainda que se possa cogitar de invocação de algum instituto da nova lei de regência para auxiliar nas decisões futuras, e apenas como norte principiológico - pois haveria mesmo necessidade de tratamento mais adequado e uniforme para alguns temas controvertidos -, é bem de ver que a questão da aplicação ou não da nova legislação a contratos anteriores a sua vigência está a exigir, segundo penso, uma pronta solução do STJ, de modo a trazer segurança e evitar que os

jurisdicionados que firmaram contratos anteriores sejam surpreendidos, ao arripio do direito adquirido e do ato jurídico perfeito.

É notória a tradição deste Colegiado de, em regra, não sufragar tese vinculante sem que tenha havido prévio debate em outros feitos propiciando adequado amadurecimento das questões envolvidas, razão pela qual reputo relevante e prudente - para ensejar segurança, evitar surpresa e permitir maior qualidade aos debates que envolvem os quatro recursos repetitivos afetados - estabelecer que não serão aplicados diretamente os dispositivos da Lei n. 13.786/2018, de 27 de dezembro de 2018, para a solução dos casos em julgamento. (STJ, 2019)

Não bastasse isso, o art. 3º, *caput*, da MP nº 925/2020 dilata o prazo para o reembolso das passagens aéreas, mantendo tão somente a assistência material instituída pela Resolução nº 400/2016 da ANAC. Inobstante a preocupação social causada pela crise do COVID 19, há uma verdadeira mitigação do princípio da razoabilidade e isonomia, em notória inconstitucionalidade.

Isto porque “não só as companhias aéreas mas também inúmeros consumidores estão sem recursos para honrar seus compromissos financeiros em razão da brutal crise financeira causada pela pandemia” (OLIVEIRA, 2020) Por óbvio a situação calamitosa em que se encontra o país atinge todos desde das grandes empresas, e principalmente, os consumidores. Não se pode favorecer somente um setor em prejuízo do outro, por vedação constitucionalmente garantida (art. 5º, *caput*, CF/88).

Outrossim, a medida finda por mitigar a proteção dada ao consumidor que se concretiza na responsabilidade civil objetiva amplamente abordada no decorrer do presente, uma vez que transfere ao consumidor o ônus de suportar por um grande período o prejuízo causado pelas empresas aéreas.

## **6 DA CONCLUSÃO.**

Diante de todas as considerações até então realizadas, se depreende que o instituto da responsabilidade civil é de suma importância dentro do direito obrigacional, lhe sendo conferida atenção especial frente ao Diploma Civil, Não obstante a regra geral seja pela aplicação do instituto fundada na teoria clássica, existem mitigações desta que se manifestam dentro do ordenamento jurídico brasileiro, como é o caso do Código do Defesa do Consumidor.

Isto porque o CDC abarca, em regra, a teoria objetiva quando o tema é responsabilidade civil por danos aos consumidores, nos termos do art. 14. Isto fica mais evidente quando se fala em concessionárias de serviços públicos, consoante parágrafo único do art. 22, como é o caso do setor aéreo. Um dos casos onde este instituto se manifesta é no cancelamento de voos pelas empresas áreas, razão pelo qual são conferidos aos consumidores, pela Resolução nº 400/2016 da ANAC, o direito à informação e a assistência material e, pela jurisprudência pacificada no Superior do Tribunal de Justiça respaldada no próprio CDC, o direito a reparação pelos prejuízos sofridos.

Em contrapartida a discussão travada, tem-se que, nos dias atuais, o país enfrenta uma grave crise provocada pela chegada no novo vírus denominado coronavírus, que ocasiona a doença COVID 19. Tal situação possui alcance mundial, sendo declarada pela Organização Mundial da Saúde – OMS como uma pandemia, visto que o contágio se dá em larga escala.

Nesse contexto, a principal medida para contenção da doença que vem sendo adotada pelo Poder Público é o isolamento social, com fito de frear a circulação de pessoas, adotando inclusive o fechamento da fronteira de estados e países para entrada de turistas. Tal fato, obviamente, reflete diretamente no setor aéreo que, segundo a Associação Brasileira de Empresas Aéreas – ABEAR, já teve uma redução de 75% nas demandas domésticas e 95% nas internacionais.

Justamente na intenção de mitigar os impactos da crise para a aviação civil, foi editada e publicada a Medida Provisória nº 925/2020. Chama atenção, no entanto, que a redação do § 1º do art. 3º da MP, que abre margem para interpretação de que a norma se aplicaria a contratos anteriores a sua publicação. Não obstante, essa possibilidade esbarra diretamente na tese firmada pelo STJ acerca da Questão de Ordem nos autos da REsp. nº 1.498.484/DF, da irretroatividade da lei.

Ademais, a MP estende o prazo para o reembolso ao consumidor das despesas com o cancelamento de voo, conforme art. 3º, *caput*. Esse dispositivo é veementemente problemático, uma vez que fere diretamente o princípio constitucional da isonomia e razoabilidade, conferindo tão somente as empresas aéreas uma dilação do limite para o pagamento das obrigações inerentes a sua atividade.

Não bastasse isso, a dilação desse prazo recai em detrimento justamente do próprio consumidor, em um verdadeiro desrespeito a toda proteção que a legislação



brasileira lhe confere, a qual se manifesta justamente na responsabilidade civil objetiva dos fornecedores e prestadores de serviços.

Desta feita, observa-se que a MP nº 925/2020 apresenta graves traços de transgressão ao direito consumerista e a própria Constituição Federal. Além disso, muito embora não se possa desconsiderar o intuito positivo de amparar o setor de transporte aéreo conferido pela Medida Provisória nº 925/2020, esta se esbarra na tutela conferida ao consumidor que se materializa na responsabilidade civil objetiva das empresas aéreas frente ao cancelamento de voos.

Diante dessa conjuntura, se pode concluir que, de fato, é necessária e importante a adoção de medidas pelo Poder Público para conter os efeitos da crise gerada pela pandemia da COVID 19, entretanto, estas não podem ultrapassar os limites legais e constitucionais. Deve ser combatida qualquer tentativa de favorecimento de grandes empresas em prejuízo dos consumidores, sob pena de ferir princípios norteadores do CDC, como o da vulnerabilidade e do equilíbrio, que são concretizados na responsabilidade civil objetiva de grandes empresas aéreas frente a seus passageiros.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ALMEIDA, Fabrício Bolzan de. **Direito do Consumidor Esquematizado**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

BRASIL. **Código Civil**. Disponível em:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm). Acesso em maio/2020.

BRASIL. **Código de Defesa do Consumidor**. Disponível em:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm). Acesso em maio/2020.

BRASIL. **Constituição Federal**. Disponível em:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em maio/2020.

BRASIL. **Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro**. Disponível em:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del4657compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del4657compilado.htm). Acesso em maio/2020.

BRASIL. **Medida Provisória nº 925/2020**. Disponível em  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2020/Mpv/mpv925.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Mpv/mpv925.htm). Acesso em maio/2020.

BRASIL, Ministério da Saúde. **Painel Coronavírus**. Disponível em:  
<http://covid.saude.gov.br/>. Acesso em maio/2020.

FILOMENO, José Geraldo Brito. **Manual de Direito do Consumidor**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

FREITAS, Tarcísio Gomes de. **Exposição de Motivos nº 00010/2020 MINFRA**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2020/Exm/Exm-MP-925-20.pdf](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Exm/Exm-MP-925-20.pdf). Acesso em maio/2020.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. 17.ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

MARANHÃO, Ana Clara Marques Ferreira. **A MP 925/20 e a alternativa proposta ao consumidor com passagem aérea comprada**. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/322519/a-mp-925-20-e-a-alternativa-proposta-ao-consumidor-com-passagem-aerea-comprada>. Acesso em maio/2020.

OLIVEIRA, Carlos Eduardo Elias de. **A medida provisória 925/2020: aplicabilidade apenas para contratos anteriores e sua possível inconstitucionalidade**. Disponível em: <https://flaviotartuce.jusbrasil.com.br/artigos/823511400/a-medida-provisoria-925-2020-aplicabilidade- apenas-para-contratos- anteriores-e-sua-possivel-inconstitucionalidade>. Acesso em maio/2020.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE, **Folha informativa – COVID-19 (doença causada pelo novo coronavírus)**. Disponível em [https://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=6101:covid19&Itemid=875](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=6101:covid19&Itemid=875). Acesso em maio/2020.

STJ Informativo de Jurisprudência nº 593/2016. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/stj-lanca-compilado-jurisprudencia.pdf>. Acesso em maio/2020.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. **Questão de Ordem no Recurso Especial nº 1.498.484 - DF (2014/0306634-9)**. Disponível em: [https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=93879126&num\\_registro=201403066349&data=20190625&tipo=68&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=93879126&num_registro=201403066349&data=20190625&tipo=68&formato=PDF). Acesso em maio/2020

TEPEDINO, Gustavo. **Responsabilidade Civil**. 12 ed. rev. atual. e ampl. Rio de Janeiro. Forense, 2018.