

# Decisão do STF não suspende todos os processos contra companhias aéreas

Há alguns anos, as companhias aéreas têm se mobilizado diante da crescente judicialização de demandas por cancelamentos e atrasos de voos. Essa litigiosidade massiva tem sido apontada pelo setor como um fator de pressão nos custos operacionais e de insegurança jurídica.

Em estados como Rondônia, por exemplo, as empresas chegaram a alegar o alto índice de ações judiciais como justificativa para a redução da malha aérea, impactando a oferta de serviços aos consumidores [1]. Em contrapartida, no âmbito do Poder Judiciário, observam-se decisões, como as proferidas em São Paulo, que buscam mitigar a concessão de indenizações por dano moral e material, exigindo a comprovação de um prejuízo efetivo decorrente do atraso ou cancelamento [2].

Diante dessa escalada, na última quarta-feira (26/12), o noticiário jurídico foi dominado pela informação de que o ministro Dias Toffoli, do Supremo Tribunal Federal, em decisão monocrática no Recurso Extraordinário com Agravo (ARE) 1.560.244, teria determinado a suspensão de *todas* as ações que versam sobre a responsabilização das companhias aéreas por cancelamento e atraso de voos.

De fato, a notícia gerou preocupação e, em uma análise superficial, muitos foram induzidos a crer que perderiam as ações em curso. Entretanto, uma leitura atenta da decisão revela que o comando de suspensão não se estende a todas as ações, mas sim àquelas que se enquadram no tema de Repercussão Geral.

## Caso concreto (ARE 1.560.244) e Tema 1.417

Para compreender o alcance da decisão, é essencial analisar o caso concreto e o tema de Repercussão Geral que o originou. O caso paradigma (ARE 1.560.244) trata de um cancelamento de voo que resultou na condenação da companhia aérea por danos materiais e morais.

A decisão recorrida, que condenou a empresa, aplicou o Código de Defesa do Consumidor (CDC), sob o entendimento de que a responsabilidade da companhia aérea só seria afastada mediante a prova de inexistência de defeito no serviço ou culpa exclusiva do consumidor ou de terceiros (CDC, artigo 14, § 3º).

Crucialmente, a decisão de origem recusou a alegação de excludente de responsabilidade civil por condições climáticas, especificamente “fumaça e incêndios na região do Pantanal”. A companhia aérea foi condenada a pagar R\$ 8.000 por danos morais e R\$ 107 por danos materiais [3].

O cerne da discussão, portanto, é a validade dessa recusa, o que levou à formulação do Tema 1.417 da Repercussão Geral, cuja ementa é clara ao delimitar a controvérsia:

*“Prevalência das normas sobre o transporte aéreo 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” [4].*

A questão constitucional a ser resolvida pelo STF é, portanto, a definição de qual diploma legal deve prevalecer: o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), que afasta a responsabilidade da empresa em casos de força maior, ou o Código de Defesa do Consumidor (CDC), que adota a teoria do risco da atividade e é mais protetivo ao consumidor.

## Escopo da suspensão: fortuito externo vs. fortuito interno



Em sua decisão, o ministro Dias Toffoli acolheu o pedido de suspensão nacional, fundamentando-se na necessidade de garantir a segurança jurídica e evitar a litigiosidade em massa. O ministro expressamente determinou:

*“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” [3]*

E, em seguida, formalizou o comando:

*“(…) 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” [3]*

A chave para a interpretação reside na vinculação da suspensão ao “assunto discutido nos autos” e à “questão controvertida no Tema nº 1.417”. Conforme a descrição do Tema, a suspensão se restringe aos processos que discutem a responsabilidade civil por cancelamento, alteração ou atraso de voo decorrente de caso fortuito ou força maior (também chamado de fortuito externo), como condições meteorológicas adversas (chuvas, fumaça, incêndios), fechamento de aeroporto, presença de animais na pista ou questões de segurança nacional.

A maioria dos processos judiciais contra companhias aéreas, contudo, versa sobre o chamado fortuito interno, ou seja, eventos que estão intrinsecamente ligados ao risco da atividade empresarial e que não excluem a responsabilidade da empresa, tais como:

*Overbooking (preterição de embarque);  
Manutenção não programada da aeronave;  
Atraso da tripulação ou problemas operacionais internos;  
Extravio de bagagem.*



A doutrina e a jurisprudência majoritária entendem que o fortuito interno não rompe onexo causal, mantendo a responsabilidade objetiva da companhia aérea com base no CDC. Uma vez que o Tema 1.417 não abrange o fortuito interno, as ações que tratam desses casos não devem ser suspensas.

## Implicações práticas e a atuação do Judiciário

Na prática, a atual decisão do ministro Dias Toffoli exigirá que os juízes realizem uma triagem rigorosa dos processos em trâmite. A suspensão deve ser aplicada somente aos processos em que a causa de pedir e o pedido de indenização estejam inequivocamente relacionados a um evento de caso fortuito ou força maior que se enquadre no Tema 1.417.

A mera alegação genérica de força maior pela companhia aérea não é suficiente para a suspensão. A companhia deverá provar que a controvérsia envolve, de fato, uma das questões alegadas (caso fortuito e força maior) para que o processo seja paralisado. Processos que tratam de cancelamento de voo por motivos que não versem sobre o Tema 1.417 *não podem ser suspensos*.

## Conclusão

Em síntese, a partir da leitura da decisão do ministro Dias Toffoli, pode-se afirmar que não permite a suspensão de todos os processos de atraso e cancelamento de voo. A suspensão é restrita àqueles que foram cancelados e atrasados por caso



fortuito e força maior, que, na prática, envolvem condições meteorológicas adversas e casos análogos, não sendo uma “justificativa” discricionária para ser utilizada pela companhia.

A decisão é um passo importante para a segurança jurídica, mas não representa um “salvo-conduto” para as companhias aéreas. O consumidor continua amparado pelo CDC e pelas normas da Anac nos casos de fortuito interno e no descumprimento do dever de assistência.

---

## Referências

[1] [Aqui](#)

[2] Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP). **Apelação Cível 1017348-15.2022.8.26.0011**. Relator: José Marcos Marrone. 23ª Câmara de Direito Privado. Julgado em 24/01/2024. *Tese: O mero atraso de voo não gera dano moral ‘in re ipsa’, sendo necessária a comprovação de consequências mais gravosas*. Disponível [aqui](#)

[3] Supremo Tribunal Federal. ARE 1.560.244/RJ. Relator: min. Dias Toffoli. Disponível [aqui](#)>

[4] Supremo Tribunal Federal. Tema 1.417 de Repercussão Geral. Disponível [aqui](#)

[5] Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016. Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. Disponível [aqui](#)

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2025-nov-30/decisao-do-stf-nao-suspende-todos-os-processos-contra-companhias-aereas/>