

Tema 1.417 do STF: a emenda pode sair pior que o soneto?

17/03/2026

Em dezembro do ano passado, [escrevi nesta Conjur](#) sobre a controvérsia submetida ao Supremo Tribunal Federal que envolve a ordenação constitucional do transporte aéreo (artigo 178 da Constituição) e sua coordenação com a tutela constitucional do consumidor (artigo 5º, XXXII, e artigo 170, V).

O tema é o 1.417, que, em termos práticos, busca definir qual estatuto que disciplina a responsabilidade civil do transportador aéreo — sobretudo dano moral — quando o atraso/cancelamento decorre de caso fortuito ou força maior: o Código de Defesa do Consumidor (CDC) ou o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA)?

Na ocasião, fiz um alerta que me parecia importante: a suspensão nacional dos processos não poderia ser aplicada de forma indiscriminada.

A controvérsia envolve essencialmente casos em que atrasos ou cancelamentos decorrem de caso fortuito ou força maior. Não é lógico e não faz sentido suspender automaticamente todas as ações envolvendo atraso de voo, dano moral e companhias aéreas.

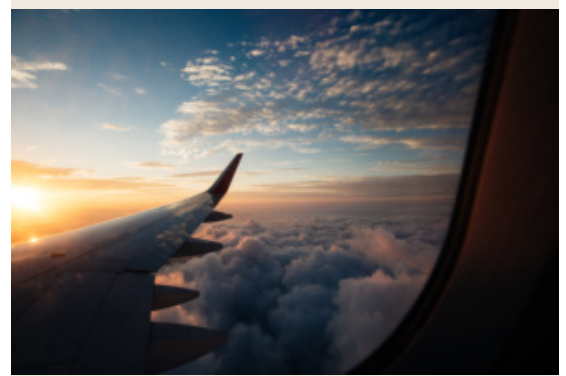
O fato é que, desde dezembro passado, muita água passou por de baixo desta ponte. Manifestações de inúmeras partes em processos suspensos, requerimento de *amicus curiae* e interessados e ampla repercussão na advocacia. Algumas seccionais da Ordem dos Advogado do Brasil necessitaram, inclusive, [intervir na suspensão dos processos, como foi o caso da OAB/RJ](#).

Caso do voo entre Rio e Corumbá (MS)

Para relembrar o caso: o ARE 1.560.244/RJ envolve passageiro que adquiriu passagem aérea para trajeto entre Rio de Janeiro e Corumbá (MS), com escala em Bonito (MS). Embora o deslocamento estivesse originalmente previsto para durar pouco mais de três horas, a viagem acabou se estendendo por 16 horas e 45 minutos, em razão de eventos climáticos imprevisíveis e externos que afetaram a operação do voo.

A decisão afastou a alegação de caso fortuito externo, ainda que o atraso tenha sido causado por eventos climáticos atípicos — especificamente incêndios no Pantanal — que impactaram a malha aérea da região.

Freepik



Spacca

De um lado, está o Código de Defesa do Consumidor (Lei 8.078/1990), que consagra a responsabilidade objetiva do fornecedor por defeitos na prestação do serviço (artigo 14, *caput*), admitindo apenas hipóteses restritas de exclusão da responsabilidade, como a demonstração da inexistência do defeito ou a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro (artigo 14, §3º).

De outro lado, figura o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/1986), especialmente após as alterações introduzidas pela Lei 14.034/2020, que prevê expressamente que o transportador não responde por atraso quando demonstrado que, em razão de caso fortuito ou força maior, foi impossível adotar medidas necessárias, suficientes e adequadas para evitar o dano (artigo 256, II e §1º, II)



STF ainda não decidiu regime que prevalece

Contudo, ao reconhecer a repercussão geral da matéria e determinar a suspensão dos processos que versam sobre o tema, o STF não deixou claro o alcance da regra, fato que trouxe dúvidas e um potencial de milhares de demandas em todo o País.

Após a determinação de suspensão nacional dos processos, a decisão passou a ser questionada por diferentes atores do sistema de Justiça. De um lado, companhias aéreas e entidades do setor haviam sustentado a necessidade de paralisação das demandas até que o Supremo definisse qual regime jurídico deve prevalecer — se o Código Brasileiro de Aeronáutica ou o Código de Defesa do Consumidor.

De outro, advogados que atuam na defesa de passageiros recorreram ao próprio STF para limitar o alcance da medida, argumentando que a suspensão vinha sendo aplicada de forma excessivamente ampla por juízos de todo o País, paralisando inclusive ações que discutem falhas inerentes à prestação do serviço. Nesse contexto, os embargos de declaração foram apresentados para esclarecer o alcance da decisão e delimitar quais hipóteses efetivamente deveriam permanecer suspensas.

Diversos juízos passaram a suspender praticamente todas as demandas envolvendo companhias aéreas, inclusive aquelas em que se discutia falha na prestação do serviço. Na decisão dos embargos, o ministro procurou delimitar o alcance da medida, esclarecendo que a suspensão deve atingir apenas os casos em que se discute fortuito externo ou força maior, nos termos do artigo 256 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Suspensão de processos

Segundo os embargantes, a decisão vinha sendo interpretada de forma excessivamente ampla por diversos juízos de primeira instância, que passaram a sobrestar praticamente todas as

ações envolvendo responsabilidade civil de transportadores aéreos, inclusive aquelas fundadas em falhas na prestação do serviço — situações que, em princípio, não se confundem com hipóteses de fortuito externo.

Ao apreciar os embargos, o ministro Dias Toffoli reconheceu a necessidade de esclarecer o alcance da suspensão nacional. Conforme destacou, “diante da informação de que os órgãos do Poder Judiciário têm aplicado equivocadamente a decisão de suspensão nacional, ampliando sua incidência para alcançar hipóteses que, a princípio, não estão contidas ou são debatidas nestes autos, entendo ser o caso de integrar a decisão embargada para esclarecer, expressamente, que as hipóteses de caso fortuito ou força maior a que se refere a decisão de suspensão nacional decorrente do Tema nº 1.417 são apenas aquelas previstas no art. 256, § 3º, do Código Brasileiro de Aeronáutica”.

O esclarecimento tem méritos evidentes. Evita que a suspensão nacional se transforme em uma paralisação indiscriminada de toda a litigiosidade envolvendo transporte aéreo e reafirma que processos que discutem falhas inerentes à atividade da empresa — o chamado fortuito interno — não devem ser suspensos.

Em outras palavras, casos ligados a problemas de manutenção, gestão operacional ou tripulação continuam sujeitos ao regime tradicional de responsabilidade.

Fortuito externo ou risco da atividade

Ainda assim, a decisão deixa aberto justamente o ponto central da controvérsia que o próprio STF se propôs a resolver. Ao esclarecer quais processos devem ser suspensos, a decisão não resolve — e talvez até reforce — a principal dificuldade prática: definir o que efetivamente constitui fortuito externo e o que integra o risco da atividade do transporte aéreo.

O risco é que a discussão se desloque para outro nível. Em vez de uniformizar a controvérsia, o sistema pode passar a enfrentar uma nova onda de debates preliminares sobre a própria incidência da suspensão: antes de discutir a responsabilidade da companhia aérea, será necessário discutir se o evento invocado é, de fato, fortuito externo ou apenas mais uma manifestação do risco do empreendimento.

Nesse sentido, há um certo paradoxo na decisão. Ao tentar restringir a suspensão e corrigir excessos interpretativos, o STF acabou introduzindo um critério cuja aplicação dependerá, inevitavelmente, de avaliação casuística intensa. No transporte aéreo — atividade naturalmente sujeita a múltiplos fatores operacionais, logísticos e climáticos —, a fronteira entre evento inevitável e falha de gestão raramente é nítida.

A consequência possível é que a controvérsia apenas mude de lugar. Em vez de discutir diretamente a responsabilidade civil do transportador, os tribunais passarão a travar um debate preliminar sobre a própria incidência da suspensão nacional: antes de decidir o mérito, será necessário decidir se o evento invocado configura fortuito externo ou se integra o risco do empreendimento.

Em outras palavras, a litigiosidade pode simplesmente migrar para um novo campo de disputa processual.

STF vive dilema além dos códigos

Esse cenário revela a dimensão real do problema submetido ao Supremo. O Tema 1.417 não trata apenas de um conflito entre o CDC e o Código Brasileiro de Aeronáutica. No fundo, a discussão envolve algo mais profundo: qual é o verdadeiro conteúdo jurídico do risco da atividade no transporte aéreo contemporâneo e até que ponto eventos operacionais, logísticos ou ambientais devem ser suportados pelo fornecedor do serviço.

É justamente essa definição que o sistema jurídico aguarda da Corte Constitucional. Sem um critério mais claro sobre o alcance do fortuito externo, o risco é que a decisão final apenas reorganize a controvérsia que hoje movimenta milhares de processos em todo o país.

Por isso, a pergunta que permanece aberta é simples: o Supremo conseguirá transformar a repercussão geral em um verdadeiro parâmetro de previsibilidade para o setor aéreo ou continuará apenas administrando a litigiosidade caso a caso?

Se a resposta não vier acompanhada de uma definição mais precisa sobre os limites entre fortuito externo e risco da atividade, talvez se confirme a velha advertência: a emenda pode acabar saindo pior que o soneto.

No transporte aéreo, atrasos são inevitáveis. O que não deveria ser inevitável é a incerteza jurídica sobre quem deve suportar seus custos.

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2026-mar-17/tema-1-417-do-stf-a-emenda-pode-sair-pior-que-o-soneto/>