

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS

ESCOLA POLITÉCNICA E DE ARTES

GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS AERONÁUTICAS



ANÁLISE DA JUDICIALIZAÇÃO DO SETOR AÉREO BRASILEIRO

PEDRO SCARPA SCHMEISKE DA SILVA

GOIÂNIA

2025

PEDRO SCARPA SCHMEISKE DA SILVA

ANÁLISE DA JUDICIALIZAÇÃO DO SETOR AÉREO BRASILEIRO

Trabalho de conclusão de curso (artigo científico) de Ciências Aeronáuticas da Pontifícia Universidade Católica de Goiás.

Orientador:
Prof. Me Roberto Márcio dos Santos

GOIÂNIA
2025

ANÁLISE DA JUDICIALIZAÇÃO DO SETOR AÉREO BRASILEIRO

Pedro Scarpa Schmeiske da Silva¹ Roberto Márcio dos Santos²

Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, Goiás, Brasil, pedroscarpa40@gmail.com

Roberto Márcio dos Santos ²

Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, Goiás, Brasil, rmarcio@pucgoias.edu.br

RESUMO: O setor aéreo brasileiro apresenta um cenário paradoxal ao concentrar 98,5% das ações cíveis mundiais contra companhias aéreas, apesar de manter índices operacionais satisfatórios. O objetivo deste trabalho foi identificar as causas culturais e jurídicas dessa hiperlitigiosidade e seus impactos no setor. A metodologia adotada é qualitativa e explicativa, fundamentada em pesquisa bibliográfica e análise de dados setoriais. Os resultados indicam que o volume processual é impulsionado por uma cultura litigiosa pós-1988, pela antinomia entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica, e pela atuação de *lawtechs* que mercantilizam o dano moral. Verificou-se que os gastos com condenações saltaram de 0,7% em 2022 para 1,3% em 2024, totalizando R\$ 1,83 bilhão no triênio. Conclui-se que a estabilidade do setor depende da harmonização jurídica via Tema 1.417 do STF e do fomento à mediação administrativa, visando reduzir o "Custo Brasil" e garantir a sustentabilidade econômica da aviação civil nacional.

Palavras chaves: *Aviação Civil, Judicialização, Direito Aeronáutico, Responsabilidade Civil, Lawtechs.*

ABSTRACT: The Brazilian aviation sector presents a paradoxical scenario, accounting for 98.5% of global civil lawsuits against airlines, despite maintaining satisfactory operational levels. This study aims to identify the cultural and legal causes of this hyper-litigation and its impacts on the industry. The methodology is qualitative and explanatory, based on bibliographic research and sector data analysis. Results indicate that procedural volume is driven by a post-1988 litigious culture, the antinomy between the Consumer Defense Code and the Brazilian Aeronautical Code, and the actions of lawtechs that commodify moral damages. Findings show that litigation costs rose from 0.7% in 2022 to 1.3% in 2024, totaling R\$ 1.83 billion in the triennium. The study concludes that sector stability depends on legal harmonization through STF Theme 1,417 and the promotion of administrative mediation to reduce the "Brazil Cost" and ensure the economic sustainability of national civil aviation.

Keywords: *Civil Aviation, Judicialization, Aeronautical Law, Civil Liability, Lawtechs.*

1 Introdução

O setor de transporte aéreo no Brasil consolidou-se, nas últimas décadas, como um pilar fundamental para a integração nacional e o desenvolvimento econômico. Porém, esse crescimento foi acompanhado por um fenômeno crescente e preocupante: a judicialização excessiva das relações de consumo. Atualmente, o Brasil destaca-se no cenário global pelo volume desproporcional de ações judiciais movidas contra companhias aéreas, o que impõe desafios significativos à sustentabilidade operacional e financeira do setor.

O problema central desta pesquisa reside na identificação dos fatores que alimentam esse cenário. Questiona-se se o alto índice de litigiosidade decorre exclusivamente de falhas na prestação de serviços, ou se existe uma cultura de judicialização enraizada na sociedade brasileira. Há indícios de que o Poder Judiciário passou a ser percebido pelo passageiro como o único método eficaz de resolução de conflitos, abrindo margem, em alguns casos, para o uso de má-fé em situações que poderiam ser resolvidas por vias administrativas ou mediação direta.

A justificativa para este estudo se baseia na necessidade premente de compreender os motivos dessa hiperlitigiosidade no setor aéreo. A judicialização impacta diretamente os custos das empresas, refletindo-se no preço final das passagens e na oferta de voos. Portanto, analisar como essa dinâmica afeta a aviação civil é essencial para propor caminhos que equilibrem os direitos do consumidor com a viabilidade econômica das transportadoras.

2 O Contexto Histórico do Transporte Aéreo Público Regular

O surgimento do transporte aéreo público regular está diretamente ligado aos avanços tecnológicos acelerados provocados pela Primeira Guerra Mundial. Conforme evidenciado pelas discussões da Conferência de Paz de Paris (1919), os desenvolvimentos técnicos na aviação gerados durante o conflito criaram um cenário completamente novo ao final dos conflitos. A aviação transformou as máquinas de guerra em uma ferramenta potencial para o transporte seguro e rápido de passageiros e cargas em longas distâncias, inaugurando uma era na conectividade global (PELSSER, 2024).

A experiência bélica havia exposto o potencial destrutivo das aeronaves, gerando uma consciência coletiva sobre a urgência de criar mecanismos de controle e normatização internacional. Não se tratava apenas de incentivar o desenvolvimento do transporte aéreo, mas também de garantir que seu crescimento ocorresse dentro de parâmetros seguros, previsíveis e

cooperativos. Nesse contexto, o ano de 1919 tornou-se um marco histórico: pelo início das operações regulares de transporte aéreo internacional, e pela realização da Conferência de Paz de Paris, onde se debateu a necessidade de uma estrutura jurídica internacional para a aviação (PELSSER, 2024).

3 A Conferência de Paz de Paris

Este documento representou a primeira tentativa internacional bem-sucedida de regulação multilateral da navegação aérea e estabeleceu princípios fundamentais que perduram até hoje, sendo eles: a soberania do espaço aéreo, garantindo que cada país detém total controle sobre sua área de jurisdição; a não discriminação e liberdade de passagem, para assegurar que as regras de sobrevoos fossem aplicadas de forma isonômica; a igualdade de tratamento para aeronaves registradas em Estados signatários; e a nacionalidade aeronáutica, vinculando cada aeronave a um registro estatal específico (PELSSER, 2024).

Além disso, a Convenção de Paris criou a *International Commission for Air Navigation* (CINA), com o objetivo de supervisionar a evolução técnica e operacional da aviação civil. Esse arcabouço institucional foi essencial para dar segurança jurídica às primeiras rotas aéreas regulares entre países da Europa e outras regiões. Portanto, o contexto histórico do transporte aéreo regular não pode ser dissociado do pós-guerra e da percepção de que era necessário conciliar soberania nacional com cooperação internacional para que a aviação civil pudesse florescer, trazendo consigo o início das responsabilidades civis no setor (PELSSER, 2024).

Com o encerramento da Segunda Guerra Mundial, a necessidade de um sistema de transporte aéreo mais integrado e moderno levou à substituição do modelo de Paris pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional de 1944, a Convenção de Chicago. Esse novo tratado internacional marcou a extinção da CINA e a criação da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI/ICAO), que passou a exercer um papel de padronização técnica e operacional em escala global. A Convenção de Chicago consolidou os princípios de segurança e navegação aérea que regem a aviação até hoje, servindo como o pilar central para que o crescimento do setor ocorresse sob uma base jurídica uniforme entre as nações signatárias (PELSSER, 2024).

A legislação brasileira acompanhou essa evolução ao fundamentar o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) nos preceitos estabelecidos em Chicago. Conforme a Lei nº 7.565/1986, em seu Artigo 1º, o Direito Aeronáutico no Brasil é regulado pelas leis internas, e

prioritariamente pelos tratados e convenções internacionais dos quais o país é parte. Essa submissão às normas da OACI garante que o Brasil mantenha sua soberania sobre o espaço aéreo em conformidade com as diretrizes globais, vinculando a infraestrutura e a operação aeronáutica nacional aos padrões internacionais de segurança e regularidade exigidos para a conectividade do setor (BRASIL, 1986).

3.1 O Contexto Nacional da Regulamentação da Aviação Civil

Tendo em vista o contexto histórico da criação da ICAO, que nasceu após os avanços exponenciais da primeira guerra, e sua importância para aviação mundial, a aviação regular Brasileira está diretamente ligada ao surgimento ao pioneirismo das companhias que começaram aqui. A Varig e o Sindicato Condor, as duas foram fundadas com o auxílio técnico e operacional da empresa alemã *Condor Syndikat* (FERREIRA, 2017).

A Varig, originalmente chamada de “Viação Aérea Rio Grandense S/A”, começou como uma pequena operadora restrita ao Rio Grande do Sul. No entanto, quando começou a crescer dentro do estado, também pode contar com o auxílio do governo, assim ganhando força, expandindo sua frota e rotas. Esse crescimento impressionante se sustentou numa estratégia de cultivar uma relação próxima com os governos que se sucediam e na compra de empresas concorrentes, o que a levou a se tornar a maior companhia aérea do país (FERREIRA, 2017).

Ao mesmo tempo, o Sindicato Condor foi fundado no Rio de Janeiro como um braço da empresa alemã *Condor Syndikat*, criada para buscar novos mercados para a aviação da Alemanha. Assim como a Varig no início, a Condor dependia muito da estrutura e do *know-how* alemão. O problema é que essa dependência virou um grande peso durante a Segunda Guerra Mundial, obrigando o governo a nacionalizar a empresa, que então mudou seu nome para Cruzeiro do Sul (FERREIRA, 2017).

Juntas, a Varig e a Condor fizeram mais do que apenas iniciar os voos comerciais no Brasil, elas definiram o caminho da aviação nacional. Esse caminho seria marcado por uma forte interferência estatal e por um processo de concentração que, décadas depois, resultaria na Varig dominando quase que completamente as rotas internacionais (FERREIRA, 2017).

Ainda no cenário brasileiro, a criação do Código Brasileiro de Aeronáutica, em 19 de dezembro de 1986, foi um dos principais pilares para a aviação nacional, sendo fundamental para estabelecer as normas e deixar regulamentação de forma clara para aqueles que usufruem do espaço aéreo brasileiro, e em seu primeiro artigo deixa claro e organiza as bases do Direito Aeronáutico no país, que de acordo com este, a lei que prevalece

são pelos tratados, convenções e atos Internacionais dos quais o Brasil faz parte, pelo próprio Código e ainda pela legislação complementar (CBA, 1986).

Esta disposição de códigos além de estabelecer a hierarquia das normas que regem o país, também se aprofunda em todas as áreas da aviação civil brasileira, que possui uma estrutura vasta e complexa, dessa maneira abrangendo desde a soberania do espaço aéreo e infraestrutura aeroportuária até o registro de aeronaves, formação de pessoal e investigação de acidentes, desde então o CBA se tornou imprescindível para o transporte aéreo público regular, sendo a base legal para toda aviação nacional (CBA, 1986).

Nesse conjunto de regras, destaca-se o regime jurídico do contrato de transporte aéreo, que representa o principal instrumento de relação jurídica entre companhias aéreas e usuários. É justamente nesse contexto contratual que convenções internacionais assim como a de Varsóvia exercem sua aplicação prática, regulando aspectos fundamentais como a responsabilidade civil do transportador, direitos dos passageiros e os regimes de indenização.

4 Política Nacional de Aviação Civil (PNAC)

Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), institucionalizada pelo Decreto n.º 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, estabelece as diretrizes estratégicas para o desenvolvimento do setor aéreo no Brasil. Seu objetivo central é assegurar um sistema de aviação que seja, simultaneamente, seguro, eficiente e econômico, promovendo a integração nacional e o bem-estar da sociedade. Para que esses objetivos sejam alcançados, a PNAC determina que a prestação do serviço deve ser pautada pela "continuidade, regularidade e pontualidade" (BRASIL, 2009).

Conforme o item 2.4 do decreto, o Estado deve garantir mecanismos que protejam os interesses econômicos e a dignidade do passageiro. É relevante notar que o próprio texto da PNAC já previa a necessidade de uma normatização própria que garantisse os direitos do usuário "sem que esse tenha de recorrer à via judicial" (BRASIL, 2009).

A aplicação dessas diretrizes ocorre quando elas são integradas ao contrato civil de transporte aéreo. Nesse instrumento, os objetivos de eficiência e pontualidade previstos na PNAC tornam-se obrigações contratuais específicas, de modo que o descumprimento dessas normas ajuda a explicar o cenário de judicialização que atinge o setor.

4.1 Contrato civil do transporte aéreo

O contrato de transporte aéreo é o instrumento jurídico que formaliza o compromisso de deslocamento de pessoas ou cargas entre dois pontos, mediante pagamento. Sua função principal é estabelecer a responsabilidade da transportadora em conduzir o passageiro ao destino com segurança, pontualidade e integridade. Esse vínculo é regido por um conjunto de normas que se dividem em dois contextos principais: o internacional, fundamentado em convenções que padronizam regras de responsabilidade e limites de indenização em todo o mundo, e o nacional, onde as leis internas e as decisões dos tribunais superiores definem a aplicação prática desses direitos e deveres no Brasil.

4.1.1 Cenário Internacional

Com o crescimento da aviação e sua regulamentação avançando de forma conjunta, tornou-se necessário atribuir obrigações claras às companhias aéreas para que houvesse concordância entre os países signatários. Nesse cenário, a Convenção de Varsóvia de 1929 surge como o primeiro grande tratado a estabelecer regras para a responsabilidade no transporte aéreo internacional. Seu objetivo central era fomentar o desenvolvimento de uma indústria ainda iniciante, que prometia conectar o mundo. (VARSÓVIA, 1929).

De maneira prática, a Convenção nasceu para equilibrar os interesses do setor. Para os passageiros e remetentes de carga, trouxe a garantia de que, em caso de acidentes ou extravios, haveria uma base legal mínima para buscar reparação, independentemente da fronteira onde o problema ocorresse. Para as companhias aéreas, por sua vez, ofereceu previsibilidade ao estabelecer limites definidos para sua responsabilidade financeira, um fator crucial para a viabilidade econômica de um setor que, na época, enfrentava riscos operacionais altíssimos (PAIANO; FURLAN, 2020).

A evolução do ordenamento internacional, consolidada pela Convenção de Montreal de 1999, refletiu a necessidade de um regime jurídico mais condizente com a maturidade e a segurança do setor aeroespacial moderno. Sob esta ótica, a segurança e a integridade do passageiro tornam-se o eixo central do contrato, dessa forma, a responsabilidade da companhia aérea fundamenta-se no dever de garantir a segurança total do usuário do início ao fim da viagem. Por ser uma atividade que envolve riscos, a legislação estabelece que a empresa responda objetivamente, priorizando a proteção e a segurança de quem está a bordo. (ALMEIDA, 2006; ALVES, 2023).

Nesse contexto, o contrato de transporte configura-se como um negócio jurídico bilateral, oneroso e de adesão, pautado pela chamada cláusula de incolumidade. Essa cláusula representa o compromisso implícito do transportador de levar o passageiro são e salvo ao seu destino. Assim, a responsabilidade das companhias passa a ser objetiva, fundamentada no risco da própria atividade: ao assumir o transporte, a empresa assume o dever de garantia quanto à segurança física do passageiro e a integridade de sua bagagem (ALVES, 2023).

Dessa forma, as convenções internacionais estabeleceram os fundamentos que hoje regem o setor, equilibrando o dever de indenizar com limites que garantem a sustentabilidade do sistema aéreo. Essa harmonia internacional, contudo, encontra desafios constantes na sua aplicação prática frente às legislações nacionais, como o Código de Defesa do Consumidor, ponto que se torna o cerne das discussões sobre a judicialização do setor no Brasil (ALMEIDA, 2006; PAIANO; FURLAN, 2020).

4.1.2 Cenário nacional

No cenário brasileiro, o contrato de transporte aéreo é regido por um sistema normativo complexo e multifacetado. Esta estrutura envolve a coexistência do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), das convenções internacionais e do Código de Defesa do Consumidor (CDC). Essa pluralidade de fontes gera tensões jurídicas significativas, especialmente no que diz respeito aos parâmetros de responsabilidade civil, criando o que a doutrina denomina antinomia: um conflito de normas onde diferentes diplomas legais reivindicam a aplicação sobre o mesmo fato e a judicialização do setor é um sintoma disso (PAIANO; FURLAN, 2020; ALVES, 2023).

Historicamente, o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986) foi o pilar da regulação doméstica. O CBA estabelece, em seus artigos 222 e seguintes, um regime de responsabilidade limitada para o transportador, buscando preservar a estabilidade econômica do setor. No entanto, com a promulgação da Constituição Federal de 1988 e, posteriormente, do Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/1990), esse paradigma foi desafiado. O CDC introduziu o princípio da vulnerabilidade do consumidor e a responsabilidade objetiva e integral, assegurando, em seu artigo 6º, a "efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais" sem as limitações tarifárias previstas na lei aeronáutica (BRASIL, 1990; BRASIL, 1986).

Por um lado, para os voos internacionais, o entendimento foi pacificado pelo Supremo Tribunal Federal no Tema 210 (RE 636.331). Restou definido que as normas internacionais, como a Convenção de Montreal, prevalecem sobre o CDC no que tange aos danos materiais e prazos prescricionais, sob o argumento de que o Brasil deve honrar seus compromissos internacionais para manter a uniformidade do sistema aéreo global (STF, 2017; ALMEIDA, 2006).

Por outro lado, no transporte doméstico, a proteção ao usuário é ainda mais ampla. Como não há o conflito com tratados internacionais, o Código de Defesa do Consumidor aplica-se integralmente. Isso significa que, em voos nacionais, as empresas respondem de forma objetiva pelos riscos da atividade, e as indenizações por danos morais e materiais não encontram os "tetos" previstos nas convenções (PAIANO; FURLAN, 2020). Essa dualidade cria um sistema onde o passageiro possui diferentes níveis de proteção a depender do destino da sua viagem, o que alimenta o debate sobre a segurança jurídica e a crescente judicialização no setor aéreo nacional (ALVES, 2023).

Um marco fundamental no debate sobre a judicialização do setor aéreo é a recente decisão (2025) do Ministro Dias Toffoli no Recurso Extraordinário com Agravo (ARE) 1.560.244, que instaurou o Tema 1.417 de Repercussão Geral. Com fundamento no artigo 1.035, parágrafo 5º, do Código de Processo Civil, o Supremo Tribunal Federal determinou a suspensão nacional de todos os processos judiciais que discutem a responsabilidade civil das transportadoras em casos de cancelamento, alteração ou atraso de voos. A medida congela o trâmite dessas ações em todo o país até que o mérito da controvérsia seja julgado de forma definitiva pela Suprema Corte, visando a uniformização do entendimento jurídico.

A providência busca evitar a multiplicação de decisões conflitantes e a grave insegurança jurídica causada pela antinomia entre o Código de Defesa do Consumidor e o Código Brasileiro de Aeronáutica. Ao suspender as demandas, o Tribunal pretende desestimular a litigiosidade de massa e o uso predatório do sistema de justiça enquanto se aguarda a fixação de uma tese jurídica uniforme. O objetivo central é harmonizar o direito à reparação do passageiro com os princípios da livre iniciativa e da sustentabilidade operacional do setor, garantindo a previsibilidade indispensável para a conectividade e o desenvolvimento da aviação civil nacional.

4.1.2.1 Condições gerais do transporte aéreo regular de passageiros

A Resolução nº 400, de 2016, da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), constitui o principal texto regulatório brasileiro que disciplina as condições gerais do transporte aéreo regular de passageiros. Ela é a norma que abrange dos voos domésticos quanto nos voos internacionais que começam aqui. Seu objetivo é criar um equilíbrio mais justo na relação entre as companhias aéreas e os passageiros, garantindo transparência e proteção para quem compra uma passagem (ANAC, 2016).

Um dos avanços significativos foi a exigência de transparência na comercialização. As companhias devem informar claramente todas as condições do serviço antes da compra, incluindo regras de bagagem, taxas e valores totais. Essa medida permite que o passageiro contrate o serviço com pleno conhecimento dos termos, evitando surpresas desagradáveis e assegurando uma escolha consciente (ANAC, 2016).

Em situações de cancelamentos, atrasos significativos, a resolução assegura assistência imediata ao passageiro. Em casos de atrasos longos (mais de quatro horas), cancelamentos ou quando há overbooking, a norma garante assistência imediata. Dependendo do tempo de espera, a companhia deve fornecer desde alimentação e acesso à comunicação até hospedagem e transporte. Além disso, o passageiro tem o direito de escolher entre ser recolocado em outro voo ou receber o dinheiro de volta integralmente. Em situações de overbooking, ainda há uma compensação financeira definida pela regra (ANAC, 2016).

A questão das bagagens também ganhou regras mais claras. Em caso de extravio, a empresa tem prazos máximos para encontrar e devolver a mala (7 dias nos voos nacionais e 21 nos internacionais). Se não conseguir, deve pagar uma indenização em até uma semana. Para quem está transportando itens de maior valor, a resolução ainda permite fazer uma "declaração especial" para garantir uma possível indenização maior, caso necessário (ANAC, 2016).

A norma ainda fortaleceu o atendimento ao consumidor, exigindo que as companhias mantenham canais de comunicação eficientes, tanto presenciais nos aeroportos quanto online, e respondam às reclamações dentro de prazos determinados. No conjunto, a Resolução 400 representou um avanço significativo para a aviação civil brasileira, trazendo mais previsibilidade, justiça e segurança para todos que utilizam o transporte aéreo (ANAC, 2016).

5 Judicialização como forma de solucionar conflitos

O fenômeno da judicialização se destaca por ser um conceito polissêmico, sendo objeto de diversas interpretações nas ciências políticas e jurídicas brasileiras. No Brasil esse termo surgiu a partir da década de 1990, funcionando como uma lente para observar a relação entre o Judiciário e a política. O termo descreve o deslocamento de demandas sociais para o escopo jurídico, no qual o direito assume a solução de impasses que, anteriormente, pertenciam à esfera política. Assim, a judicialização reflete a importância crescente dos tribunais na estruturação da vida social nacional contemporânea (RODRIGUES, 2016).

Essa forte presença do Judiciário nos dias de hoje pode ser explicada pela forma como as instituições brasileiras foram construídas ao longo da história. Desde a Constituição de 1824, com a criação do Poder Moderador, o Brasil convive com uma organização onde os limites entre as funções do Estado nunca foram totalmente rígidos. Naquela época, a permissão para que o Imperador interferisse nos outros poderes criou uma cultura de centralização que marcou a administração do país. Assim, a dificuldade em definir o que cabe a cada esfera não é um problema novo, mas uma herança do passado que favorece o atual destaque das decisões judiciais (CARRIJO; MENDONÇA, 2016).

Ao longo do século XX, o equilíbrio institucional brasileiro sofreu sucessivas rupturas, marcadas pela centralização administrativa do Poder Executivo em detrimento dos demais. Durante a Era Vargas e, posteriormente, no regime militar de 1964, o Legislativo e o Judiciário foram frequentemente relegados a papéis secundários e submissos. Essas fases de autoritarismo resultaram na supressão de direitos fundamentais e na impossibilidade de um controle judicial efetivo sobre os atos políticos. Somente com o fim da ditadura em 1985 é que o cenário permitiu uma reestruturação da balança de poderes no Brasil (CARRIJO; MENDONÇA, 2016).

A promulgação da Constituição Federal de 1988 atuou como uma grande influência para a judicialização da política e das relações sociais no país. Com a expansão dos direitos sociais e fundamentais no texto constitucional, muitos assuntos que eram decididos somente na política ganharam a possibilidade de serem discutidos no campo jurídico. A sociedade, agora mais consciente de suas garantias, passou a enxergar no Judiciário um canal legítimo para a cobrança de políticas públicas não efetivadas. Esse movimento de redemocratização foi essencial para que os juízes assumissem um papel mais ativo na proteção da cidadania (ESTEVES, 2006).

O aumento da procura pela Justiça também mostra que as lutas por direitos sociais saíram do campo político e migraram para o jurídico, muito por conta da falha de outros setores do governo. Como o Poder Executivo muitas vezes fica preso a limitações políticas e econômicas, o cidadão acaba recorrendo aos tribunais para conseguir acesso a itens básicos. Assim, o Judiciário passa a ser visto como o último recurso capaz de fazer valer os direitos prometidos pela Constituição de 1988. Esse movimento indica que as instituições estão amadurecendo ao permitir que a lei proteja grupos que nem sempre são ouvidos pela política (ESTEVES, 2006).

Entretanto, esse acesso ampliado resultou no fenômeno da hiperlitigiosidade, transformando o Brasil no maior litigante *per capita* do mundo atualmente. O volume processual astronômico compromete a celeridade e a própria eficácia do sistema de justiça, gerando tempos de espera que desencorajam a solução de conflitos. Esse cenário é agravado por um Poder Judiciário que mantém estruturas rígidas e hierarquizadas, insuficientes para processar as demandas da sociedade tecnológica e globalizada. A excessiva judicialização acaba, paradoxalmente, criando obstáculos para a efetivação do real acesso à justiça (SOUZA; SALLES; SALLES, 2022).

As causas da explosão de litígios não repousam apenas na consciência de direitos, mas também na ineficiência do Estado e no descaso recorrente de grandes empresas. O uso massivo do Judiciário pelo poder público e o uso predatório por alguns setores da advocacia sobrecarregam as varas judiciais de forma evitável. Além disso, a falha das empresas em prover mecanismos eficientes de atendimento ao consumidor empurra conflitos simples para o contencioso judicial desnecessariamente. Combater essa excessiva judicialização requer o fomento de métodos consensuais de tratamento de conflitos nas relações de consumo (SOUZA; SALLES; SALLES, 2022).

Desta maneira, a história brasileira revela que o Judiciário deixou de ser um órgão técnico e submisso para se tornar uma instituição central, que hoje decide sobre grandes temas nacionais. Embora essa mudança ajude a proteger direitos fundamentais quando a política falha, ela também traz o grande desafio de lidar com o excesso de processos no sistema. A judicialização deve ser vista, portanto, como um resultado da sociedade moderna e da busca real por direitos democráticos. O grande desafio atual continua sendo encontrar o equilíbrio entre garantir que todos cheguem à Justiça e manter a agilidade nas decisões (RODRIGUES, 2016).

5.1 A Judicialização do Setor Aéreo Brasileiro: Causas, Custos e o Papel das Lawtechs

O cenário da aviação civil no Brasil apresenta um paradoxo singular: enquanto o país mantém índices de pontualidade e qualidade de serviço frequentemente superiores aos de mercados maduros, como os Estados Unidos, ele concentra uma desproporcionalidade jurídica sem paralelos globais. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Direito Aeronáutico (IBAER) e da Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), cerca de 98,5% das ações cíveis do mundo contra companhias aéreas estão concentradas no Brasil (BOTELHO; COSTA, 2023).

Esse fenômeno evidencia uma "cultura litigiosa" onde qualquer entrave operacional é rapidamente transposto para o âmbito judicial, criando um ambiente de insegurança jurídica que afeta diretamente a sustentabilidade econômica do setor, abrindo espaço para a disseminação das lawtechs; empresas que utilizam tecnologia e *software* para automatizar reclamações de consumo,

Essa explosão de litígios reflete de maneira severa nas planilhas financeiras das transportadoras, configurando o que se denomina "Custo Brasil" da aviação. A análise dos dados financeiros do setor demonstra um crescimento alarmante: em 2022, as condenações judiciais representavam 0,7% das despesas totais (R\$ 380,8 milhões); em 2023, esse índice subiu para 1% (R\$ 582 milhões) e, em 2024, atingiu 1,3%, totalizando um gasto estimado de R\$ 873,6 milhões. No acumulado do triênio 2022-2024, o impacto financeiro ultrapassou a marca de R\$ 1,83 bilhão (ANAC, 2022, 2023, 2024). Esses valores não apenas impactam os resultados das empresas, mas também desestimulam investimentos externos e refletem, inevitavelmente, no preço das passagens. (SCARANELLO; KLARMANN; SILVA, 2022).

Um dos pilares jurídicos que sustentou esse crescimento foi a aplicação disseminada do conceito de dano *in re ipsa* (dano presumido), a facilitação da defesa do consumidor pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC) permitiu que, por muito tempo, o Judiciário condenasse as empresas apenas pela ocorrência de um atraso ou cancelamento, dispensando o passageiro de comprovar o efetivo abalo moral (PAIANO; FURLAN, 2020). No entanto, diante do cenário de saturação, o Poder Judiciário tem buscado medidas corretivas. Um marco importante nesse sentido é o Recurso Especial nº 1.796.716–MG, no qual o Superior

Tribunal de Justiça (STJ) ressaltou que o dano moral no transporte aéreo não é presumido e precisa ser comprovado pelo autor, combatendo o que a doutrina chama de "indústria da indenização" (BOTELHO; COSTA, 2023).

Somado ao cenário jurídico, a ascensão das *lawtechs*, atuou como um catalisador tecnológico para a judicialização. Como observa Teixeira (2022), essas plataformas operam através de modelos de negócio agressivos, como a cessão de crédito e o *success fee*, transformando incidentes operacionais em ativos financeiros negociáveis. Utilizando algoritmos que monitoram painéis de aeroportos em tempo real, essas *legaltechs* impactam passageiros com anúncios digitais minutos após um atraso, muitas vezes antes mesmo de qualquer tentativa de solução administrativa via portais como o Consumidor.gov.br. A atuação dessas empresas é frequentemente contestada pela OAB por exercício ilegal da profissão e mercantilização do direito (FAVARO, 2020).

Sendo apelidadas pelo setor de "aplicativos abutres", o impacto dessa judicialização excessiva transcende as perdas financeiras imediatas e atua como uma barreira à concorrência. Empresas estrangeiras de *lowcost* encontram obstáculos severos ao tentar operar no Brasil; o caso da Flybondi é exemplar, tendo recebido em três meses de operação no país o mesmo volume de demandas judiciais que acumulou em três anos na Argentina. Isso ocorre porque o Judiciário muitas vezes amplia os deveres das companhias para além do que determina a Resolução 400 da ANAC, ignorando excludentes de responsabilidade como o caso fortuito ou a força maior, a exemplo de fechamentos de aeroportos por condições meteorológicas extremas ou limitações de jornada de trabalho da tripulação (SCARANELLO; KLARMANN; SILVA, 2022).

Dessa maneira, o desafio central do setor aéreo brasileiro reside em equilibrar a legítima preservação dos direitos do passageiro com a necessidade de eficiência econômica e segurança jurídica. Enquanto o contrato de transporte impõe uma obrigação de resultado e de incolumidade, a desjudicialização surge como um caminho necessário. Priorizar a mediação e exigir a efetiva comprovação da violação de direitos são passos fundamentais para que o sistema aéreo nacional possa diminuir sua combatividade e alinhar-se às práticas internacionais, garantindo a continuidade segura e acessível do transporte para todos, preservando o equilíbrio entre o consumidor e a sustentabilidade operacional das empresas.

6 Resultados e Discussão

O fato do Brasil concentrar 98,5% das ações cíveis mundiais contra companhias aéreas, mesmo mantendo índices operacionais superiores aos de mercados como o norte-americano, confirma que a judicialização no setor não é um reflexo direto de falhas técnicas, mas um fenômeno sociocultural e institucional. Esse movimento é herança da redemocratização e da Constituição de 1988, que consolidou o Judiciário como o canal principal para a solução de impasses sociais. Nesse contexto, o passageiro busca nos tribunais uma reparação que muitas vezes desconsidera a cláusula de incolumidade e os riscos inerentes à atividade aérea, já previstos nos tratados internacionais.

O crescimento das despesas com condenações judiciais, que saltaram para 1,3% das despesas totais em 2024, representa um conflito direto com as diretrizes da Política Nacional de Aviação Civil (PNAC). Conforme o Decreto nº 6.780/2009, o Estado deve promover um sistema eficiente e econômico; no entanto, o "Custo Brasil" gerado pela hiperlitigiosidade atua como uma barreira à entrada de empresas *low-cost* e reduz a concorrência. Esse cenário demonstra que a intenção da PNAC de proteger o usuário "sem que esse tenha de recorrer à via judicial" ainda é um desafio prático, resultando na inevitável transferência desses custos para o preço final das passagens.

A recente suspensão nacional determinada pelo STF no ARE 1.560.244 (Tema 1.417) é o desdobramento crítico da antinomia entre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e o Código de Defesa do Consumidor (CDC). A decisão do Ministro Dias Toffoli justifica-se pela "grave insegurança jurídica" mencionada no referencial: enquanto o Tema 210 pacificou a prevalência das convenções em voos internacionais, o transporte doméstico permaneceu em uma zona de incerteza normativa. Essa paralisação nacional é a prova de que o volume de processos atingiu um nível de saturação que exige, agora, uma harmonização definitiva entre o direito à reparação e o princípio da livre iniciativa.

A ascensão das lawtechs funcionou como um catalisador tecnológico para esse cenário, ao transformar incidentes operacionais em ativos financeiros antes mesmo de qualquer tentativa de solução via Consumidor.gov.br ou Resolução 400 da ANAC. Esse movimento predatório justifica a correção de rumo adotada pelo STJ no REsp nº 1.796.716–MG, que afastou a lógica do dano moral presumido (*in re ipsa*). Ao exigir a efetiva comprovação do abalo moral, o

Judiciário tenta retornar ao equilíbrio de responsabilidades previsto desde a Convenção de Chicago, combatendo a mercantilização do direito e preservando a sustentabilidade econômica indispensável para a continuidade do transporte aéreo.

7. Conclusão

O presente artigo conclui que a hiperlitigiosidade no setor aéreo brasileiro, que concentra 98,5% das ações mundiais, é um fenômeno cultural e institucional consolidado após a Constituição de 1988.

Verificou-se que o Judiciário passou a ser utilizado como via primária de solução de conflitos, muitas vezes em detrimento de canais administrativos.

Esse cenário é impulsionado por falhas operacionais como atrasos e cancelamentos, mas sobretudo pela atuação predatória de *lawtechs* e pela aplicação do dano moral presumido, transformando incidentes em ativos financeiros e alimentando uma cultura de judicialização que desequilibra a relação contratual.

Do ponto de vista prático, esse excesso gera um custo prejudicial para a aviação, com gastos judiciais que saltaram para 1,3% das despesas totais das empresas em 2024, equivalente a R\$ 873,6 milhões.

O impacto direto é a criação de barreiras para empresas *low-cost* e o encarecimento das passagens, prejudicando a eficiência prevista na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC).

No entanto, marcos recentes como a suspensão nacional de processos pelo STF (Tema 1.417) e a exigência de prova de dano pelo STJ sinalizam uma necessária correção de rumo para alinhar o país às convenções internacionais e garantir a sustentabilidade do setor.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em síntese, uma alternativa viável para o problema pesquisado reside na desjudicialização e na harmonização entre o Código de Defesa do Consumidor e as normas aeronáuticas. O

fortalecimento de métodos de mediação, como o Consumidor.gov.br, e o respeito à segurança jurídica são fundamentais para que o transporte aéreo brasileiro retome sua competitividade, garantindo um sistema que seja, ao mesmo tempo, protetivo ao usuário e economicamente viável.

8. Referências Bibliográficas

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Brasil). Painel de indicadores do transporte aéreo 2022. ANAC. Painel de indicadores do transporte aéreo 2023. ANAC. Painel de indicadores do transporte aéreo 2024.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Brasil). **Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016**. Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. Brasília, DF: ANAC, 2016.

ALMEIDA, J. de. A Convenção de Montreal de 1999 e o transporte aéreo internacional no Brasil. Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, [S. l.], 2008.

ALVES, L. **Contrato de transporte aéreo de pessoas**: uma análise sob a ótica do direito comparado. Revista Fronteiras Interdisciplinares do Direito, [S. l.], 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.23925/2596-3333.v1n1.62488>.

BOTELHO, Juliano Noman; COSTA, Ricardo Bernardi. **A Judicialização no Setor Aéreo**. [S. l.]: [s. n.], 2023.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. **Código Brasileiro de Aeronáutica**. Brasília, DF: Presidência da República, [1986]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17565.htm.

BRASIL. [Código de Defesa do Consumidor (1990)]. **Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [1990].

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário com Agravo nº 1.560.244/RJ**. Relator: Ministro Dias Toffoli. Decisão Monocrática de 26 de novembro de 2025. Disponível em: <downloadPeca.asp>.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (3. Turma). **Recurso Especial nº 1.796.716 - MG (2019/0050210-7)**. Relatora: Ministra Nancy Andrigli. Brasília, DF, 27 de agosto de 2019.

CARRIJO, Guilherme Costa; MENDONÇA, Wesley Marcos Lucas de. **Herança histórica e judicialização**. Direito & Realidade, [S. l.], v. 4, n. 2, p. 72-84, 2016.

CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA (CNJ). **Setor aéreo**: reduzir judicialização favorece o mercado e o próprio consumidor. Brasília, DF: CNJ, 25 maio 2021.

CONVENÇÃO PARA A UNIFICAÇÃO DE CERTAS REGRAS RELATIVAS AO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. **Varsóvia**, 1929.

ESTEVES, João Luiz Martins. **Cidadania e judicialização dos conflitos sociais**. Revista de Direito Público, Londrina, v. 1, n. 2, p. 41-54, maio/ago. 2006.

FAVARO, Cristian. **OAB notifica mais 17 startups do setor aéreo por exercício ilegal do direito**. UOL, São Paulo, 14 maio 2020. Economia.

FERREIRA, Josué Catharino. Um breve histórico da aviação comercial brasileira. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 12., 2017, Niterói. Niterói: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2017.

MORSELLO, Marco Fábio. **Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo**. São Paulo: Atlas, 2007.

NÃO é porque deu tudo errado no voo que a empresa aérea tem culpa, analisam advogados. **AeroIn**, [S. l.], 27 jan. 2022.

PAIANO, Daniela Braga; FURLAN, Alessandra Cristina. **Aspectos polêmicos do contrato de transporte aéreo de passageiros e bagagens**. Scientia Iuris, Londrina, v. 24, n. 3, p. 119-142, nov. 2020.

PELSSER, Albert. **The Postal History of ICAO**. Montreal: International Civil Aviation Organization, 2025. Disponível em: [inserir link se houver]. Acesso em: 3 set. 2025

RODRIGUES, Paulo Joaquim da Silva. **A história do conceito de judicialização na ciência política brasileira (1996-2014)**. 2016. 89 f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Instituto de Estudos Sociais e Políticos, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

SCARANELLO, Bruna Bailov; KLARMANN, Julia; SILVA, Paula de Barros. **Os impactos da cultura da judicialização no setor aéreo**. Jota, [S. l.], 26 out. 2022.

SOUZA, Claudia Maria Ferreira de; SALLES, Sergio de Souza; SALLES, Denise M. N. Nascimento Lopes. **Sistema de justiça brasileiro**: uma análise da litigiosidade e seus impactos no acesso à justiça. Lex Humana, Petrópolis, v. 14, n. 1, p. 1-20, 2022.

STF. **Recurso Extraordinário 636.331**. Relator: Min. Gilmar Mendes. Brasília, 25 de maio de 2017. (Tema 210 da Repercussão Geral).

TEIXEIRA, Túlio Rezende. **Atuação das Lawtechs que "solucionam" demandas consumeristas**: promoção do acesso à justiça ou aproveitamento da vulnerabilidade dos consumidores? 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Faculdade de Direito "Prof. Jacy de Assis", Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2022.
