

Tema 1417 do STF e o mito do fortuito externo no transporte aéreo: limites do art. 256 do CBA à luz do CDC

O transporte aéreo brasileiro vive um momento de inflexão. A afetação do Tema 1417 pelo Supremo Tribunal Federal reacendeu um debate antigo, mas ainda mal compreendido na prática forense: afinal, o chamado fortuito externo afasta, de fato, toda e qualquer responsabilidade das companhias aéreas?

A resposta, como se verá, está longe de ser simples. E mais importante, está longe de autorizar a interpretação ampliativa que alguns setores têm tentado sustentar.

1. O que está em jogo no Tema 1417 do STF

O Tema 1417 foi afetado pelo Supremo Tribunal Federal para discutir a prevalência das normas do transporte aéreo, especialmente o Código Brasileiro de Aeronáutica, em face do Código de Defesa do Consumidor, nos casos de cancelamento, atraso ou alteração de voos por motivo de caso fortuito (externo) ou força maior.

A controvérsia não é meramente técnica. O que se discute, em última análise, é o alcance da proteção do consumidor em um dos setores mais sensíveis da economia contemporânea.

A decisão de suspensão nacional dos processos, como se sabe, gerou impactos relevantes na prática forense. Contudo, como será visto adiante, essa suspensão jamais teve caráter irrestrito.

2. O art. 256 do CBA e o rol taxativo do fortuito externo

O artigo 256 do Código Brasileiro de Aeronáutica estabelece hipóteses em que o transportador não responderia por atrasos ou cancelamentos, quando decorrentes de circunstâncias como:

- condições meteorológicas adversas
- restrições ao pouso ou decolagem
- determinações de autoridades aeronáuticas
- outras situações alheias à vontade da companhia

À primeira vista, trata-se de um rol que busca delimitar a responsabilidade do transportador em situações fora de seu controle direto.

O problema surge quando esse dispositivo passa a ser interpretado como um verdadeiro salvo-conduto para afastar toda e qualquer obrigação da companhia aérea, inclusive aquelas de natureza assistencial. E é exatamente aqui que reside o equívoco que precisa ser enfrentado.

3. Fortuito externo e a prática forense: o que de fato vem decidindo o Judiciário

Apesar da afetação do Tema 1417, ao observarmos a prática forense, em grande medida, ainda preserva a lógica protetiva do consumidor.

Os tribunais, inclusive no âmbito do Tribunal de Justiça de Goiás, têm reiteradamente reconhecido que a ocorrência de fortuito externo não afasta automaticamente o dever de indenizar, sobretudo quando evidenciada falha na prestação do serviço ou ausência de assistência ao passageiro.

Em casos de cancelamento por condições climáticas adversas, por exemplo, era comum (até por ocasião do Tema 1.417/STF) que se reconhecesse a legitimidade do evento, mas, ao mesmo tempo, se condenasse a companhia aérea pela ausência de assistência material adequada.

Esse entendimento está alinhado com a própria estrutura do CDC, que não condiciona a responsabilidade à culpa, mas à existência de defeito na prestação do serviço.

Na prática, portanto, o que se verifica não é uma blindagem das companhias aéreas, mas sim uma análise mais refinada: o evento pode até ser inevitável, mas a forma como o consumidor é tratado diante dele continua sendo juridicamente relevante.

4. O papel do Código de Defesa do Consumidor

O Código de Defesa do Consumidor adota como regra a responsabilidade objetiva do fornecedor, baseada na teoria do risco da atividade.

No transporte aéreo, isso significa que a companhia assume os riscos inerentes à sua atividade econômica, inclusive aqueles que decorrem de eventos externos que impactam diretamente a execução do serviço.

Mais do que isso, o CDC impõe deveres anexos que não podem ser afastados por normas infraconstitucionais, tais como:

- dever de informação adequada
- dever de cooperação
- dever de mitigação dos danos
- dever de tratamento digno ao consumidor

A tentativa de afastar a incidência do CDC com base no art. 256 do CBA não encontra respaldo no sistema constitucional de proteção ao consumidor.

5. Assistência material: um dever que não se suspende

A Resolução nº 400 da Agência Nacional de Aviação Civil estabelece, de forma inequívoca, que o passageiro tem direito à assistência material em casos de atraso e cancelamento de voo.

Essa assistência inclui comunicação (a partir de 1 hora de atraso), alimentação (a partir de 2 horas de atraso), hospedagem (a partir de 4 horas de atraso com pernoite), e reacomodação ou reembolso. A reacomodação, inclusive, pode ser feita em outra companhia aérea, conforme disponibilidade e à escolha do passageiro, e não da companhia aérea.

Importante destacar que esses deveres não estão condicionados à culpa da companhia aérea.

Isso significa que, mesmo diante de um evento reconhecidamente externo, como condições climáticas adversas ou restrições operacionais, a companhia aérea continua obrigada a prestar assistência ao passageiro.

Na prática, no entanto, não são raros os casos em que passageiros permanecem horas em aeroportos sem qualquer suporte adequado, o que configura, por si só, falha na prestação do serviço.

6. A aplicação do Tema 1417 e a atuação institucional em Goiás

Em um primeiro momento, a decisão de suspensão nacional dos processos gerou, de fato, interpretações excessivamente amplas, resultando na paralisação de demandas que sequer se enquadravam na controvérsia delimitada pelo Tema 1417.

Diante desse cenário, merece destaque a atuação da Comissão de Direito do Consumidor da OAB Anápolis, juntamente com a Seccional Goiás, que prontamente buscou diálogo institucional com a Corregedoria do Tribunal de Justiça de Goiás.

A iniciativa resultou na orientação aos magistrados para que a suspensão fosse aplicada de forma criteriosa, restrita aos casos que efetivamente discutissem as hipóteses previstas no art. 256 do CBA.

Esse entendimento foi posteriormente consolidado pelo próprio Supremo Tribunal Federal, em decisão proferida em 10 de março de 2026, nos embargos de declaração opostos no âmbito do Tema 1417, ocasião em que o Ministro Dias Toffoli esclareceu que a suspensão deve se limitar aos processos que tratem expressamente dessas hipóteses legais.

Como consequência, o que se observa atualmente é uma significativa redução das suspensões indiscriminadas, com retomada do trâmite regular das ações, garantindo assim o direito do consumidor.

7. A ADI 7908 e a possível redefinição da responsabilidade no transporte aéreo

A discussão em torno do art. 256 do CBA ganhou novos contornos com o ajuizamento da ADI 7908, sob relatoria do Ministro Flávio Dino.

A ação questiona a constitucionalidade do dispositivo, especialmente sob o argumento de que ele restringe, de forma desproporcional, a responsabilidade do transportador aéreo, em afronta aos princípios da proteção do consumidor previstos na Constituição Federal.

O ponto central da controvérsia está na compatibilidade entre o regime do CBA e o sistema constitucional inaugurado pelo Código de Defesa do Consumidor, que elevou a proteção do consumidor a direito fundamental.

Caso o Supremo Tribunal Federal venha a reconhecer a inconstitucionalidade, total ou parcial, do art. 256, haverá um impacto direto na forma como os tribunais vêm tratando os casos de fortuito externo.

Mais do que isso, o julgamento poderá consolidar o entendimento de que normas setoriais não podem esvaziar direitos básicos do consumidor, especialmente em contratos de adesão como o transporte aéreo.

Trata-se, portanto, de um processo com potencial transformador, que ainda deve gerar intensos debates e cuja evolução merece acompanhamento atento por todos os operadores do Direito.

8. Conclusão: o fortuito externo não pode ser um escudo absoluto

O debate em torno do Tema 1417 não pode ser reduzido a uma escolha entre o Código Brasileiro de Aeronáutica e o Código de Defesa do Consumidor.

A verdadeira questão é garantir que o passageiro aéreo não seja desprotegido em situações de evidente vulnerabilidade.

O fortuito externo pode, em determinadas circunstâncias, afastar a responsabilidade pelo evento em si. Mas não pode servir como justificativa para o descumprimento de deveres essenciais decorrentes da relação de consumo.

Assistência material, informação adequada e tratamento digno não são benefícios concedidos pelas companhias aéreas. São obrigações jurídicas que persistem, independentemente da causa do cancelamento ou atraso.

Referências

- STF. Tema 1417
<https://portal.stf.jus.br>
- Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei nº 7.565/86
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm
- Código de Defesa do Consumidor – Lei nº 8.078/90
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm

- ANAC. Resolução nº 400/2016
<https://www.anac.gov.br/assuntos/passageiros>
- STF. ADI 7908
<https://portal.stf.jus.br>

Autor

Vítor Pontes Lemes é advogado especialista em Direito do Passageiro Aéreo, inscrito na OAB/GO 54.967, atualmente sócio proprietário do escritório VPL Advogados que possui atuação em âmbito nacional especializado na defesa do passageiro aéreo.