



DIREITO do PASSAGEIRO no TRANSPORTE AÉREO

Prática de Direito do Consumidor Vol. 1

Coord. Vitor Guglinski e Cristiano Vieira Sobral Pinto

2026

 **EDITORA**
*Jus***PODIVM**
www.editorajuspodivm.com.br

INTRODUÇÃO

O transporte aéreo ocupa posição estratégica na dinâmica econômica e social contemporânea. Em um mundo marcado pela intensificação das relações comerciais, pela mobilidade profissional e pela expansão das atividades turísticas, a aviação civil consolidou-se como um dos principais instrumentos de integração transnacional e intraterritorial, e de redução de distâncias geográficas. A possibilidade de deslocamento rápido entre cidades, regiões e países transformou profundamente a organização da vida social, permitindo que indivíduos e empresas realizem atividades que seriam inviáveis se dependessem exclusivamente de meios de transporte terrestres ou aquaviários.

No Brasil, esse fenômeno se intensificou nas últimas décadas com a ampliação da malha aérea, a expansão do número de aeroportos e o aumento significativo do volume de passageiros transportados anualmente. Assim, o transporte aéreo passou a desempenhar papel cada vez mais relevante na mobilidade da população, tanto em viagens de negócios quanto em deslocamentos turísticos ou familiares. Esse crescimento, contudo, veio acompanhado de um aumento proporcional na ocorrência de conflitos entre passageiros e companhias aéreas, especialmente relacionados a atrasos, cancelamentos e alterações de voos, extravios, danos e violação de bagagens, preterição de passageiros (*overbooking*, *overload*, reestruturação de malha aérea) e falhas no atendimento aos consumidores.

Nesse cenário, tornou-se inevitável o incremento da judicialização das controvérsias envolvendo o transporte aéreo de

passageiros. Os tribunais brasileiros passaram a lidar com um volume cada vez maior de demandas indenizatórias decorrentes de falhas na prestação desse serviço, o que estimulou o desenvolvimento de uma rica construção doutrinária e jurisprudencial acerca da responsabilidade civil das companhias aéreas. A análise dessas controvérsias revela que a prestação do serviço de transporte aéreo, embora submetida a complexas variáveis operacionais e regulatórias, insere-se inequivocamente no âmbito das relações de consumo, desafiando a aplicação dos princípios e regras do Código de Defesa do Consumidor.

A incidência do microssistema consumerista sobre o transporte aéreo representa consequência direta do reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor frente às companhias aéreas, que atuam no mercado de consumo com elevado grau de organização técnica, econômica e informacional. Nesse cenário, a interpretação das normas aplicáveis ao setor não pode se limitar a uma perspectiva meramente contratual ou regulatória, devendo ser orientada pelos princípios estruturantes da proteção do consumidor, especialmente aqueles relacionados à boa-fé objetiva, à transparência, à cooperação, à confiança e à reparação integral dos danos.

Além disso, a análise jurídica do transporte aéreo exige atenção a um elemento frequentemente negligenciado na abordagem tradicional desse contrato: o fator tempo. Diferentemente de outras modalidades de transporte, cuja utilidade econômica pode tolerar variações temporais relativamente amplas, o transporte aéreo consolidou-se socialmente como meio de deslocamento cuja principal vantagem competitiva reside precisamente na rapidez com que permite a superação de grandes distâncias.

Ao optar pelo transporte aéreo, o consumidor não busca apenas um deslocamento físico entre dois pontos geográficos distintos. Na realidade, o passageiro adquire um serviço cujo valor econômico está diretamente associado à economia de tempo proporcionada por essa modalidade de transporte. A promessa implícita no contrato de transporte aéreo não se limita, portanto, à

condução segura do passageiro até o destino, mas envolve também a expectativa legítima de que esse deslocamento ocorrerá dentro do intervalo temporal anunciado pelo fornecedor.

Essa característica confere ao tempo papel central na análise jurídica das falhas na prestação do serviço de transporte aéreo. Atrasos significativos, cancelamentos de voos e alterações unilaterais de itinerário não representam apenas inconvenientes operacionais inerentes à atividade do transportador aéreo, mas eventos capazes de frustrar a própria utilidade econômica do contrato celebrado pelo consumidor. Nesses casos, o prejuízo experimentado pelo passageiro não se restringe a eventuais perdas patrimoniais, podendo envolver também danos de natureza extrapatrimonial decorrentes da indevida apropriação do tempo vital do consumidor.

É justamente nesse contexto que ganham relevância, no âmbito do direito do consumidor, as discussões doutrinárias relacionadas à lesão ao tempo de vida da pessoa humana e à teoria do desvio produtivo, segundo as quais a perda indevida do tempo de vida do indivíduo constitui bem jurídico autônomo merecedor de tutela jurídica. A compreensão dessas categorias revela-se particularmente importante nas relações envolvendo transporte aéreo, em que a frustração da utilidade temporal do serviço contratado pode gerar repercussões relevantes na esfera existencial do passageiro.

Diante dessas premissas, o primeiro objetivo deste trabalho é examinar o regime jurídico aplicável às relações entre passageiros e companhias aéreas à luz do direito do consumidor, das normas reguladoras do setor aéreo, com especial atenção às implicações jurídicas decorrentes da frustração da utilidade do transporte aéreo em função do tempo. Para tanto, serão analisados, inicialmente, os fundamentos que justificam a incidência do Código de Defesa do Consumidor sobre o contrato de transporte aéreo de passageiros, bem como as principais características do regime de responsabilidade civil das companhias aéreas.

Na sequência, será examinada a relevância jurídica do fator tempo no contexto do transporte aéreo, destacando-se a forma como a perda indevida do tempo do consumidor pode configurar dano indenizável, especialmente à luz da teoria do desvio produtivo. A partir dessa perspectiva, busca-se contribuir para uma compreensão mais ampla da responsabilidade civil no setor aéreo, evidenciando que a proteção do consumidor-passageiro deve considerar não apenas a segurança do transporte e os prejuízos patrimoniais eventualmente suportados, mas também o impacto que as falhas na prestação do serviço podem gerar sobre o tempo de vida e o projeto existencial dos indivíduos.

1. O CONTRATO DE TRANSPORTE DE PESSOAS NO CÓDIGO CIVIL BRASILEIRO

A compreensão do regime jurídico aplicável ao transporte aéreo de pessoas exige, previamente, a análise da natureza jurídica do contrato de transporte, tal como disciplinado pelo Código Civil brasileiro. Embora o transporte aéreo seja objeto de intensa regulamentação administrativa e também submetido a tratados internacionais e ao Código de Defesa do Consumidor, a base estrutural da relação jurídica continua sendo o contrato de transporte, cuja disciplina geral encontra-se nos arts. 730 a 742 do Código Civil.

Essa disciplina assume relevância sistemática porque estabelece os elementos essenciais da relação jurídica entre transportador e passageiro, definindo deveres, responsabilidades e limites de atuação das partes.

O art. 730 do Código Civil apresenta a definição legal do contrato de transporte, enunciando que *“pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”*.

A partir dessa definição, é possível identificar os elementos essenciais desse contrato: a existência da prestação de um serviço de deslocamento entre dois pontos, a remuneração, que constitui a contraprestação do passageiro e a obrigação de resultado, consistente na condução segura da pessoa ou da coisa até o destino.

O contrato de transporte é tradicionalmente classificado como contrato bilateral, pois gera obrigações para ambas as partes, contrato oneroso, já que envolve remuneração, contrato consensual, aperfeiçoando-se com o acordo de vontades e contrato de resultado, uma vez que o transportador se compromete a conduzir o passageiro ao destino com segurança.

Essa característica de obrigação de resultado é particularmente relevante para a responsabilidade civil do transportador. Ao assumir o dever de conduzir o passageiro em segurança, o

transportador passa a responder pelos danos ocorridos durante a execução do serviço, salvo em hipóteses excepcionais previstas em lei. É o que a doutrina chama de *cláusula de incolumidade*, muito bem explicada por Sergio Cavalieri Filho:

“Sem dúvida, a característica mais importante do contrato de transporte é a cláusula de incolumidade que nele está implícita. A obrigação do transportador não é apenas de meio, e não só de resultado, mas também de segurança. Não se obriga ele a tomar as providências e cautelas necessárias para o bom sucesso do transporte; obriga-se pelo fim, isto é, garante o bom êxito. Tem o transportador o dever de zelar pela incolumidade do passageiro na extensão necessária a lhe evitar qualquer acontecimento funesto (...). Em suma, entende-se por cláusula de incolumidade a obrigação que tem o transportador de conduzir o passageiro são e salvo ao lugar de destino”. (CAVALIERI FILHO, Sergio. Programa de Responsabilidade Civil. 10ª ed. rev. e atual. São Paulo: Atlas, 2012, p. 328)

2. REGIME JURÍDICO PLURAL DO TRANSPORTE

O transporte, especialmente o transporte aéreo, não é regido exclusivamente pelo Código Civil. O próprio art. 731 reconhece que a atividade de transporte pode ser exercida mediante autorização, permissão ou concessão do poder público, caso em que também se aplicam normas regulamentares específicas.

No transporte aéreo, isso significa que o contrato se insere em um regime jurídico composto por múltiplas fontes normativas, tais como: o Código Civil, que estabelece a disciplina geral do contrato, o Código de Defesa do Consumidor, aplicável quando o contrato de transporte está inserido no contexto de uma relação de consumo, os regulamentos administrativos, especialmente aqueles editados pela ANAC e os tratados e convenções internacionais, como a Convenção de Montreal.

Essa pluralidade normativa é expressamente reconhecida pelo art. 732 do Código Civil, segundo o qual os contratos de transporte também se submetem à legislação especial e aos tratados internacionais aplicáveis.

No caso do transporte aéreo internacional, essa convivência de regimes jurídicos exige uma interpretação sistemática que concilie as normas civis, consumeristas e convencionais.

3. TRANSPORTE CUMULATIVO E DIVISÃO DE RESPONSABILIDADES

Outra regra relevante prevista no Código Civil refere-se ao chamado transporte cumulativo, disciplinado no art. 733.

Essa modalidade ocorre quando o deslocamento do passageiro envolve mais de um transportador ao longo do percurso, situação extremamente comum no transporte aéreo contemporâneo, sobretudo em viagens internacionais com conexões e em regime de compartilhamento de códigos de voo (*codeshare*). Nessas hipóteses, cada transportador responde pelos danos ocorridos no trecho sob sua responsabilidade. Contudo, o Código Civil estabelece que os prejuízos decorrentes de atraso ou interrupção da viagem devem ser avaliados considerando a totalidade do percurso. Caso haja substituição de transportador durante a execução do contrato, a responsabilidade solidária pode estender-se ao substituto.

Essa disciplina revela preocupação do legislador em evitar que a fragmentação da prestação do serviço prejudique a reparação dos danos sofridos pelo passageiro.

No contexto do transporte aéreo internacional, essa regra dialoga diretamente com situações envolvendo perda de conexão, atrasos sucessivos ou cancelamentos em voos operados por companhias diferentes, circunstâncias bastante frequentes na prática.

4. RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR NO TRANSPORTE DE PESSOAS NO CÓDIGO CIVIL

A responsabilidade civil do transportador encontra sua principal disciplina no art. 734 do Código Civil, dispondo que “*o transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade*”.

Essa regra consagra um regime de responsabilidade particularmente rigoroso para o transportador, sendo que dois aspectos merecem destaque.

Primeiramente, a responsabilidade decorre do simples fato de o dano ocorrer durante a execução do contrato de transporte, o que evidencia a forte proteção conferida ao passageiro.

Em segundo lugar, a lei declara nulas as cláusulas contratuais que busquem excluir ou limitar previamente essa responsabilidade, reforçando o caráter protetivo do regime jurídico. Essa regra dialoga diretamente com a norma do inciso I do art. 51 do CDC, que considera nulas de pleno direito as cláusulas contratuais que “*impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis*”.

O art. 735 complementa essa disciplina ao estabelecer que a responsabilidade do transportador não é afastada pela culpa de terceiros, cabendo-lhe apenas exercer ação regressiva contra o verdadeiro responsável.

Essa regra tem grande importância prática no transporte aéreo, em que frequentemente os transportadores buscam atribuir o dano a fatores externos, como falhas de prestadores de serviços aeroportuários ou de empresas terceirizadas.

5. DEVERES DO TRANSPORTADOR E DO PASSAGEIRO

O Código Civil também estabelece deveres recíprocos entre transportador e passageiro.

De um lado, o transportador deve observar os horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos (art. 737) e não recusar passageiros, salvo nos casos previstos em regulamento ou quando as condições de saúde ou higiene do interessado justificarem a recusa (art. 739).

De outro lado, o passageiro também assume determinados deveres de conduta. O art. 738 estabelece que a pessoa transportada deve obedecer às normas do transportador e evitar comportamentos que causem incômodo aos demais passageiros, danifiquem o veículo ou prejudiquem a execução do serviço. Caso o próprio passageiro contribua para a ocorrência do dano, o juiz poderá reduzir equitativamente o valor da indenização, aplicando-se a lógica da concorrência de culpas.

Essa disciplina ganhou novo relevo com a edição da Resolução ANAC nº 800, de 9 de março de 2026, que regulamentou o tratamento a ser dispensado ao passageiro considerado indisciplinado e alterou a Resolução nº 400/2016, diploma que estabelece as Condições Gerais de Transporte Aéreo.

No plano das obrigações de informação, a Resolução 800 acrescentou o inciso VI ao art. 5º da Res. 400/2016, impondo ao transportador o dever de informar, já no processo de comercialização da passagem, as regras pertinentes ao tratamento do passageiro indisciplinado. Trata-se de exigência condizente com o princípio da transparência que rege as relações de consumo, assegurando-se ao passageiro o conhecimento das referidas regras, antes mesmo da contratação, e os virtuais efeitos jurídicos produzidos por condutas consideradas como atos de indisciplina.

Já na esfera das obrigações do passageiro, a Resolução 800 alterou o art. 18 da Res. 400/2016, acrescentando o inciso IV, que exige do passageiro a informação de dados de contato para eventual comunicação sobre atos de indisciplina, e os §§ 1º, 2º e 3º, que

autorizam o transportador a aplicar as medidas regulamentares cabíveis em caso de indisciplina e estabelecem que as comunicações enviadas aos contatos fornecidos pelo passageiro consideram-se plenamente efetivadas, sendo de sua exclusiva responsabilidade eventuais incorreções nos dados informados.

A Resolução 800 institui, ainda, regime administrativo sancionador específico, com classificação tripartite de condutas, isto é, leves, graves e gravíssimas, prevendo, para as gravíssimas, a suspensão do acesso ao transporte aéreo pelo prazo de seis ou doze meses, além de multa apurada em processo administrativo sancionador conduzido pela própria ANAC, no valor-base de R\$ 17.500,00 por constatação. Vale registrar que, embora as alterações à Res. 400/2016 já estejam em vigor desde 13 de abril de 2026, os demais dispositivos da Res. 800/2026, incluindo o regime de suspensão, somente produzirão efeitos a partir de 14 de setembro de 2026.

Do ponto de vista do direito comum, o regime regulatório não afasta a incidência do art. 738 do Código Civil. Ou seja, a contribuição do passageiro para o dano continua a autorizar a redução equitativa da indenização por culpa concorrente, podendo, nos casos de culpa exclusiva do passageiro, operar como excludente de responsabilidade do transportador. A Resolução 800/2026 atua, assim, como norma complementar, administrativa e contratual, sem substituir o regime de responsabilidade civil, mas criando instrumentos próprios de coerção diretamente voltados à disciplina da relação de transporte.

6. DIREITO DE DESISTÊNCIA E LIMITAÇÃO DE MULTAS

Outro aspecto relevante do contrato de transporte refere-se à possibilidade de rescisão unilateral pelo passageiro, disciplinada no art. 740 do Código Civil.

A norma assegura ao passageiro o direito de desistir da viagem antes de sua realização, com restituição do valor da passagem, desde que a comunicação seja feita em tempo hábil para que o transportador possa renegociar o assento.

O dispositivo também admite a desistência após o início da viagem, assegurando a devolução proporcional ao trecho não utilizado.

De especial relevância prática é o § 3º do art. 740, que estabelece que o transportador poderá reter até 5% do valor da passagem a título de multa compensatória. Essa limitação legal possui grande impacto no transporte aéreo, pois muitas companhias aéreas estabelecem em suas políticas tarifárias penalidades absolutamente à margem da lei, significativamente superiores ao percentual previsto pelo Código Civil, circunstância que tem gerado intensa discussão jurídica sobre a validade dessas cláusulas.

7. INTERRUÇÃO DA VIAGEM E DEVER DE ASSISTÊNCIA

O art. 741 disciplina situação bastante frequente no transporte de passageiros: a interrupção da viagem por motivo alheio à vontade do transportador.

Mesmo nesses casos, o transportador continua obrigado a cumprir o contrato, devendo concluir o transporte em outro veículo da mesma categoria ou realizar o transporte por modalidade diferente, com anuência do passageiro.

Além disso, durante o período de espera pelo novo transporte, o transportador deve arcar com as despesas de hospedagem e alimentação do passageiro.

Essa regra evidencia que o risco da atividade econômica recai sobre o transportador, reforçando o caráter protetivo da disciplina jurídica do contrato de transporte.

8. IMPORTÂNCIA DESSAS REGRAS PARA O TRANSPORTE AÉREO

Embora muitas dessas normas tenham sido originalmente pensadas para o transporte terrestre, sua lógica estrutural permanece plenamente aplicável ao transporte aéreo.

Os dispositivos do Código Civil estabelecem os fundamentos jurídicos do dever de segurança do transportador, a obrigação de

cumprimento do itinerário contratado e o direito do passageiro à continuidade do transporte.

Além disso, as regras do direito comum dialogam diretamente com os regimes jurídicos específicos do transporte aéreo, como o CDC e os tratados internacionais.

Assim, a análise do contrato de transporte no Código Civil constitui etapa indispensável para compreender a responsabilidade civil das companhias aéreas e os direitos dos passageiros nas relações contemporâneas de transporte.

9. APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR ÀS RELAÇÕES ENTRE PASSAGEIRO E TRANSPORTADORES AÉREOS

9.1. A matriz constitucional da proteção do consumidor

A compreensão do regime jurídico aplicável ao transporte aéreo de passageiros exige, necessariamente, a análise da incidência do CDC nas relações estabelecidas entre companhias aéreas e usuários do serviço. Essa incidência não decorre apenas da natureza contratual da atividade, mas sobretudo da matriz constitucional da proteção ao consumidor no ordenamento jurídico brasileiro.

A Constituição Federal de 1988 promoveu profunda transformação na forma como o direito brasileiro passou a enxergar o consumidor. A proteção jurídica desse sujeito deixou de ocupar posição periférica no sistema normativo para assumir papel central na organização da ordem econômica e social.

O art. 5º, inciso XXXII, estabelece que o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor. Trata-se de norma inserida no catálogo dos direitos e garantias fundamentais, o que demonstra que a tutela do consumidor constitui valor essencial do Estado Democrático de Direito. Paralelamente, o art. 170, inciso V, inclui a defesa do consumidor entre os princípios estruturantes da ordem econômica.

Esse arranjo constitucional revela que a proteção do consumidor não se limita à disciplina de relações privadas. Trata-se de instrumento de equilíbrio das forças no mercado, destinado a garantir justiça nas relações econômicas.

A própria Constituição reconheceu a necessidade de um diploma legislativo específico para regulamentar essa proteção. O art. 48 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) determinou ao Congresso Nacional a elaboração do Código de Defesa do Consumidor no prazo de cento e vinte dias após a promulgação da Constituição.

O Código de Defesa do Consumidor surge, portanto, como instrumento de concretização dos valores constitucionais de proteção ao consumidor, devendo sua interpretação sempre ser orientada pelos princípios constitucionais que lhe dão fundamento.

No contexto do transporte aéreo, essa orientação constitucional possui enorme relevância. O passageiro insere-se em uma cadeia de consumo complexa, altamente tecnificada – e hoje algoritmizada – e dominada por grandes conglomerados empresariais. Nesse ambiente, a proteção jurídica do consumidor assume papel fundamental para preservar o equilíbrio das relações contratuais.

9.2. O Código de Defesa do Consumidor como microssistema jurídico – Estrutura normativa e natureza multidisciplinar

O CDC não se apresenta como mera lei contratual. Trata-se de um verdadeiro microssistema jurídico, composto por normas provenientes de diversos ramos do direito tradicional. Sua estrutura contempla normas de direito material (art. 1º ao 54), disposições administrativas (art. 55 ao 60), regras penais (art. 61 ao 80) e instrumentos processuais de defesa do consumidor (art. 81 ao 104). Nesse sentido, Nelson Nery Jr. Reforça:

“O Código de Defesa do Consumidor é lei composta por normas oriundas de vários ramos do direito tradicional: civil, comercial, econômico, administrativo, penal,

processual civil, processual penal etc. Tem natureza de microssistema, isto é, de lei que procura regular, tanto quanto possível, completamente a matéria de que se ocupa. Havendo lacuna no microssistema, deve ser preenchida com os mecanismos próprios, desde que a aplicação de norma subsidiária seja compatível com o microssistema. Assim, não se poderia aplicar, por exemplo, norma subsidiária de lei especial, que trate de responsabilidade subjetiva, quando o Código de Defesa do Consumidor tem como princípio fundamental a responsabilidade objetiva.” (JUNIOR, Nelson Nery. A defesa do consumidor no Brasil. RDPRIV 18/218).

Essa multiplicidade normativa demonstra que o CDC pretende regular de forma ampla as relações de consumo, oferecendo instrumentos jurídicos tanto para a prevenção quanto para a repressão de práticas abusivas.

A doutrina frequentemente descreve o CDC como uma norma de sobredireito, expressão utilizada por Sergio Cavalieri Filho¹ para indicar que suas disposições atravessam horizontalmente o ordenamento jurídico, influenciando diferentes ramos do direito sempre que houver relação de consumo.

Isso explica por que o Código de Defesa do Consumidor se aplica simultaneamente com outros regimes jurídicos, como o Código Civil, o Código Brasileiro de Aeronáutica, os regulamentos

-
1. “(...) sempre entendemos que o Código de Defesa do Consumidor é uma lei principiológica, que se destina a efetivar, no plano infraconstitucional, os princípios constitucionais de proteção e defesa dos consumidores, como já ficou ressaltado. Para tanto, ele criou uma sobreestrutura jurídica multidisciplinar; normas de sobredireito aplicáveis em todos os ramos do Direito onde ocorrem relações de consumo. Usando de uma figura, costumamos dizer que o Código fez um corte horizontal em toda a extensão da ordem jurídica, levantou o seu tampão e espargiu a sua disciplina por todas as áreas do Direito – público e privado, contratual e extracontratual, material e processual – onde ocorrem relações de consumo”. (CAVALIEIRI FILHO, Sergio. Programa de Direito do Consumidor, 3ª ed., São Paulo: Atlas, 2011, p. 15).

administrativos do setor aéreo e os tratados internacionais aplicáveis ao transporte aéreo.

A convivência dessas diferentes fontes normativas é frequentemente compreendida por meio da chamada teoria do diálogo das fontes, segundo a qual normas jurídicas provenientes de distintos diplomas legais podem ser aplicadas de maneira simultânea e coordenada, desde que compatíveis entre si.

No transporte aéreo, essa interpretação permite conciliar as normas do Código Civil, as regras consumeristas e os tratados internacionais que regulam a atividade.

9.3. Normas de ordem pública e interesse social – A indisponibilidade da proteção ao consumidor

O art. 1º do Código de Defesa do Consumidor estabelece que suas normas possuem natureza de ordem pública e interesse social. Essa característica possui implicações profundas na interpretação das relações de consumo.

Em primeiro lugar, significa que as normas consumeristas são inderrogáveis pela vontade das partes. Assim, não é possível que fornecedor e consumidor, por meio de cláusulas contratuais, afastem a incidência das regras protetivas estabelecidas pela legislação.

Em segundo lugar, por se tratar de matéria de ordem pública, as normas do CDC podem ser reconhecidas de ofício pelo magistrado, ainda que não tenham sido expressamente invocadas pelas partes no processo.

Essa natureza imperativa do Código de Defesa do Consumidor é particularmente relevante no setor do transporte aéreo, em que os contratos firmados com os passageiros são, em regra, contratos de adesão, elaborados unilateralmente pelas companhias aéreas.

Nesse tipo de contrato, o consumidor possui pouca ou nenhuma possibilidade de negociação das cláusulas contratuais. Por essa razão, a intervenção do direito do consumidor torna-se indispensável para evitar que a liberdade contratual seja utilizada como instrumento de desequilíbrio das relações jurídicas.

10. A VULNERABILIDADE DO CONSUMIDOR COMO FUNDAMENTO ESTRUTURANTE DO DIREITO DO CONSUMIDOR

A vulnerabilidade do consumidor constitui o princípio estruturante do direito do consumidor. O reconhecimento dessa vulnerabilidade não representa privilégio indevido; trata-se de mecanismo destinado a promover igualdade material nas relações de mercado.

O Código de Defesa do Consumidor parte do pressuposto de que o consumidor ocupa posição estruturalmente inferior em relação ao fornecedor. Essa inferioridade pode decorrer de diferentes fatores, como a assimetria de informações, o poder econômico do fornecedor, a complexidade técnica dos produtos ou serviços, a ausência de capacidade de negociação contratual. Ao reconhecer essa desigualdade estrutural, o direito do consumidor busca restabelecer o equilíbrio nas relações de consumo.

No transporte aéreo, essa vulnerabilidade manifesta-se de forma particularmente evidente. O passageiro depende de informações técnicas complexas relacionadas ao serviço contratado, como regras tarifárias, políticas de remarcação, condições de bagagem e limitações operacionais da companhia aérea.

Além disso, o transporte aéreo envolve riscos específicos decorrentes da própria natureza da atividade, o que reforça a necessidade de proteção jurídica do consumidor.

11. A ESPECIAL VULNERABILIDADE CARENIAL DO CONSUMIDOR NO TRANSPORTE AÉREO

Como visto, tradicionalmente, a doutrina consumerista identifica diferentes manifestações da vulnerabilidade do consumidor, como a vulnerabilidade técnica, informacional, jurídica e econômica. No entanto, no âmbito específico do transporte aéreo de passageiros, revela-se possível identificar uma dimensão adicional dessa condição: a vulnerabilidade carencial.