

# **Impactos do coronavírus na alteração e no cancelamento de passagens aéreas**

Bruna Duarte Leite<sup>1</sup>

“Mediante essas regras, consegue o homem diminuir, de muito, o arbitrário da vida social, a desordem dos interesses, o tumultuário dos movimentos humanos à cata do que deseja, ou do que lhe satisfaz algum apetite” (PONTES DE MIRANDA, F. C. *Tratado de direito privado*. t. II. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012, p. 13).

**Resumo:** o objetivo do presente artigo é discutir as consequências da alteração e do cancelamento de passagens aéreas, tanto pelo consumidor quanto pelo transportador, em face da legislação aplicável ao contrato de transporte aéreo de pessoas, considerando-se, nesse particular, a MPV 925/2020, que dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da covid-19.

**Sumário:** 1 – Introdução. 2 – As regras jurídicas aplicáveis ao transporte aéreo de pessoas. 3 – As consequências do coronavírus para o transporte aéreo de pessoas. 3.1 – A alteração de passagens aéreas adquiridas até 31/12/2020. A. Alteração pelo consumidor. B. Alteração pelo transportador. 3.2. O cancelamento de passagens aéreas adquiridas até 31/12/2020. A. Cancelamento pelo consumidor (resilição). B. Cancelamento pelo transportador (resolução culposa). 4 – Conclusão. 5 – Bibliografia.

## **1 – Introdução**

Em 11 de março de 2020, a Organização Mundial da Saúde declarou oficialmente a pandemia de Covid-19<sup>2</sup>. A doença tem se alastrado de forma rápida e sido implacável aos sistemas de saúde de diversos países, até mesmo daqueles tradicionalmente considerados desenvolvidos, como Estados Unidos da América e Itália<sup>3</sup>. Sua gravidade, contudo, torna natural que as consequências do coronavírus não

---

<sup>1</sup> Graduada em Direito e mestrandona em Direito Civil pela Universidade de São Paulo. Advogada.

<sup>2</sup> <https://g1.globo.com/bemestar/coronavirus/noticia/2020/03/11/oms-declara-pandemia-de-coronavirus.ghml>, acesso em 11/04/2020.

<sup>3</sup> Em 11/04/2020, os EUA é o país com mais mortes por coronavírus no mundo. A Itália, por sua vez, teve uma expansão extremamente rápida do número de casos, o que também colocou em xeque seu sistema de

se limitem ao âmbito da saúde. A sociedade já começa a sentir a intensidade dos impactos econômicos da pandemia<sup>4</sup>.

Dentre os setores bastante afetados, destaca-se o setor de transporte aéreo de pessoas. O risco de contágio, o fechamento de museus e parques, o cancelamento de eventos e a quarentena obrigatória imposta em diversos países são fatores que levam as pessoas a não mais viajarem, bem como tornam desvantajoso às companhias aéreas operar voos com pouquíssimos ou até mesmo sem passageiros.

Diante disso, sobe o número de alterações e cancelamentos de passagens aéreas, seja por passageiros, seja pelas próprias companhias, gerando dúvidas sobre o direito dos consumidores e das companhias aéreas, que, notadamente, sofrem de imediato e sofrerão no futuro enormes perdas em razão da pandemia. O Poder Executivo, por sua vez, tentando minimizar os impactos da covid-19 em relação aos contratos de transporte aéreo de pessoas e ciente da importância estratégica da aviação civil, editou a Medida Provisória 925 em março de 2020 (MPV 925/2020), porém com esclarecimentos insuficientes e que precisam ser considerados juntamente a todas as outras regras jurídicas sobre o transporte aéreo de pessoas<sup>5</sup>.

Assim, apesar de os problemas apontados merecerem respostas céleres, é evidente que elas não podem ser precipitadas. Embora o momento seja de medo e tumulto, o direito deve dar soluções lógicas a partir de regras pré-determinadas. Em tempos de caos, as regras jurídicas tornam possível diminuir o arbitrário da vida social, o tumultuário dos movimentos humanos e dos interesses particulares<sup>6</sup>, mostrando a importância, para a ordem social, de se viver em um Estado de *Direito*.

Nesse sentido, o presente texto se propõe a discutir e analisar as consequências jurídicas da alteração e do cancelamento de passagens aéreas no Brasil, no cenário de pandemia, à luz das regras jurídicas em vigor sobre o tema.

---

saúde e teve como resultado um número expressivo de mortes por coronavírus. Fontes: <https://g1.globo.com/bemestar/coronavirus/noticia/2020/04/11/eua-se-tornam-pais-com-mais-mortes-por-coronavirus-no-mundo.ghtml> e <https://saude.estadao.com.br/noticias/geral,sistema-de-saude-da-italia-em-risco-de-colapso-por-causa-do-coronavirus-um-alerta-para-o-mundo,70003232061>. Acesso em 11/04/2020.

<sup>4</sup> A OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – o “clube dos países ricos”) afirmou em que a economia global levará anos até se recuperar do impacto da Covid-19. Fonte: <https://saude.estadao.com.br/noticias/geral,sistema-de-saude-da-italia-em-risco-de-colapso-por-causa-do-coronavirus-um-alerta-para-o-mundo,70003232061>, acesso em 11/04/2020.

<sup>5</sup> Importa esclarecer que a medida provisória, embora tenha força de lei, é ato do Presidente da República, cuja eficácia legal, caso não seja ratificada pelo Congresso Nacional, é de apenas 120 (cento e vinte) dias (art. 62 da Constituição da República). Assim, a medida provisória não tem o condão de revogar leis, mas somente de suspender sua eficácia, justamente por ser editada em caso de urgência.

<sup>6</sup> PONTES DE MIRANDA, F. C. *Tratado de direito privado*. t. II. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012, p. 13.

Para isso, o estudo tomará em consideração, em primeiro lugar, as regras jurídicas cabíveis (Item 2 – “*As regras jurídicas aplicáveis ao transporte aéreo de pessoas*”). Em seguida, à luz do ordenamento jurídico brasileiro, o presente texto irá avaliar qual é o impacto do coronavírus em relação aos contratos de transporte aéreo de pessoas (Item 3 – “*As consequências do coronavírus para o transporte aéreo de pessoas*”). A partir de tais ponderações, será possível apontar quais as consequências jurídicas cabíveis para as hipóteses de alteração e cancelamento de passagens aéreas adquiridas até 31/12/2020 (3.1 – *Alteração de passagem*. A. *Alteração pelo consumidor*. B. *Alteração pelo transportador* e 3.2 – *Cancelamento de passagem*. A. *Cancelamento pelo consumidor (resilição)*. B. *Cancelamento pelo transportador (resolução culposa)*).

É o que se faz a seguir.

## **2 – As regras jurídicas aplicáveis ao transporte aéreo de pessoas**

Para o presente estudo, os seguintes diplomas merecem atenção: Código Civil, Código de Defesa do Consumidor, Resolução nº 400/2016 da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) e a MPV 925/2020. Em uma escala de especificidade de regramento relativo à alteração e cancelamento de passagens aéreas, esses diplomas foram elencados do menos específico (ou do geral) ao mais específico.

O Código Civil, na Parte Especial, Livro I, Título VI, Capítulo XIV, trata do contrato de transporte, do qual o transporte aéreo de pessoas é espécie. O Código de Defesa do Consumidor, por sua vez, é aplicável ao contrato de transporte aéreo de pessoas, por serem os passageiros os consumidores finais de tal serviço e, ao mesmo tempo, por serem as companhias as fornecedoras de tais serviços.

De forma mais específica, a Resolução nº 400/2016 da ANAC – que não consiste em lei, mas que, no que a ela não se opor, é aplicável – estabelece condições aplicáveis ao transporte aéreo regular de passageiros, doméstico e internacional (art. 1º da Resolução nº 400/2016)<sup>7</sup>.

Por fim, a MPV 925/2020, editada em 18 de março de 2020, “*dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da covid-19*”.

---

<sup>7</sup> Vale apontar, ainda, que a Convenção de Varsóvia também regrava o transporte aéreo, especificamente no âmbito internacional. Contudo, como não dispõe de alteração ou cancelamento de passagens, sua importância para a presente análise é reduzida.

2019” e já está em vigor<sup>8</sup>, sendo aplicável para as passagens adquiridas até 31/12/2020. A medida provisória consiste, notadamente, em um reflexo da insegurança causada por um cenário totalmente desconhecido, a exemplo de diversas outras medidas legislativas referentes à pandemia no Brasil<sup>9</sup>.

Como se vê, o número de regras que disciplinam o transporte aéreo de pessoas é grande. O desafio é, portanto, harmonizá-las e aplicá-las tendo-se em vista a situação fática presente, para que, então, sejam apontadas as consequências jurídicas de cada uma.

### **3 – As consequências do coronavírus para o transporte aéreo de pessoas**

Como bem aponta PONTES DE MIRANDA, “À entrada do mundo do direito, selecionam-se os fatos que entram”<sup>10</sup>. Vale dizer: “a regra jurídica discrimina o que há de entrar e, pois, por omissão, o que não pode entrar. Donde o cuidado que se há de ter na determinação do suporte fático de cada regra jurídica”<sup>11</sup>. Nesse sentido, algumas vezes, os fatos da vida ingressam no mundo jurídico e em outras, não. É a regra jurídica, que, por meio da indicação do substrato fático da norma, indica qual fato (do mundo dos fatos) é relevante para ingressar no mundo jurídico, produzindo consequências jurídicas.

A covid-19, notadamente, se encontra no mundo dos fatos. É uma pandemia. Assim, deve-se olhar para a norma jurídica para se saber *se* a covid-19 entrará no mundo jurídico e *como* entrará no mundo jurídico, isto é, como ele será classificado em uma categoria jurídica e quais serão os seus efeitos jurídicos.

Em atenção ao objetivo do presente estudo, importa analisar os impactos do coronavírus, especificamente em relação ao transporte aéreo de pessoas e, portanto, em relação às obrigações por ele geradas.

---

<sup>8</sup> Nesse particular, cumpre destacar novamente que a MP deve passar pelo crivo do Congresso Nacional antes de ser convertida em lei, podendo, até mesmo, ser rejeitada pelo Congresso Nacional (art. 62 da Constituição da República).

<sup>9</sup> O ímpeto legislativo das últimas semanas no Brasil é explicado pelo cenário de incertezas causadas pelo coronavírus, em que a sociedade busca maior segurança. In: [http://www.ibdfam.org.br/artigos/1402/Regime+jur%C3%ADcico+especial+e+transit%C3%ADrio+das+rela%C3%A7%C3%A3o+A7%C3%9Ces+jur%C3%ADcicas+de+direito+privado+%28RJET%29+%E2%80%93+breves+reflex%C3%9Ces?fbclid=IwAR08ZSBGLirzhdYg\\_aSremR9yaXJ1FJFhrVByR5Amay2NfNoqR6CQRzf68I](http://www.ibdfam.org.br/artigos/1402/Regime+jur%C3%ADcico+especial+e+transit%C3%ADrio+das+rela%C3%A7%C3%A3o+A7%C3%9Ces+jur%C3%ADcicas+de+direito+privado+%28RJET%29+%E2%80%93+breves+reflex%C3%9Ces?fbclid=IwAR08ZSBGLirzhdYg_aSremR9yaXJ1FJFhrVByR5Amay2NfNoqR6CQRzf68I), acesso em 11/04/2020.

<sup>10</sup> PONTES DE MIRANDA, F. C. *Tratado de direito privado*. t. II. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012, § 159.

<sup>11</sup> PONTES DE MIRANDA, F. C. *Tratado de direito privado*. t. II. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012, § 159.

O art. 730 do Código Civil elenca os elementos essenciais do contrato de transporte (“*Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas*”). Por meio do contrato aéreo de pessoas, a companhia é obrigada a uma obrigação de fazer, cuja prestação é o transporte do passageiro de um lugar para o outro. Como contrapartida, o passageiro é obrigado a uma obrigação de dar, qual seja, a prestação de pagar pelo serviço da companhia.

A análise das obrigações geradas pelo contrato de transporte aéreo de pessoas é relevante para se afastar, desde logo, a classificação estática do coronavírus como força maior e que leva à impossibilidade não imputável da obrigação, seja a de transportar, seja a de pagar o preço. Como bem apontou JOSÉ FERNANDO SIMÃO, nem sempre a covid-19 consistirá em força maior, ao contrário do que parte da doutrina defende<sup>12</sup>. *A priori*, a covid-19 não torna impossível a obrigação de transportar a pessoa de um local para outro, tampouco torna impossível a obrigação de pagar o preço.

Se é verdade que a covid-19 pode trazer dificuldades para tanto<sup>13</sup>, também é verdade que, em um primeiro momento, a pandemia não impossibilita a execução do contrato de transporte de pessoas. No Brasil, embora em alguns estados haja determinação para que o comércio fique fechado sob pena de multa, não há nenhum impedimento para que as pessoas saiam de suas casas e viajem. Da mesma forma, não há determinação de fechamento de aeroportos.

Assim, vê-se que tanto a prestação das companhias aéreas (transportar os passageiros) quanto a prestação dos consumidores (pagar o preço) podem ser executadas. O coronavírus, nesse caso, não ingressa no mundo jurídico como força maior a tornar impossível a prestação e, portanto, a resolver a relação jurídica nascida do contrato de transporte aéreo.

Diferente seria o caso, como exemplificado por JOSÉ FERNANDO SIMÃO, de contratos que envolvessem a prestação de serviços como realização de show ou locação de espaço para casamentos<sup>14</sup>, pois há determinação para que tais eventos não ocorram<sup>15</sup>. Ainda, haveria impossibilidade caso o país de destino da viagem fechasse suas

---

<sup>12</sup> [https://www.migalhas.com.br/arquivos/2020/4/8CF00E104BC035\\_covid.pdf](https://www.migalhas.com.br/arquivos/2020/4/8CF00E104BC035_covid.pdf), acesso em 11/04/2020.

<sup>13</sup> Aqui, vale destacar mais uma vez a lição de PONTES DE MIRANDA: “A impossibilidade não se há de confundir com a *difficultas*, ou seja, a impossibilidade subjetiva, ou seja, a existência de obstáculos a que se preste” (PONTES DE MIRANDA, F. C. Tratado de direito privado. t. XXII. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012, p. 185).

<sup>14</sup> [https://www.migalhas.com.br/arquivos/2020/4/8CF00E104BC035\\_covid.pdf](https://www.migalhas.com.br/arquivos/2020/4/8CF00E104BC035_covid.pdf), acesso em 11/04/2020.

<sup>15</sup> É o caso de São Paulo, em que a quarentena decretada pelo Estado proibiu a realização de shows (Decreto nº 64.881 de 22/03/2020).

fronteiras<sup>16</sup>. Nessas hipóteses, há impossibilidade inimputável, que ocasiona a resolução da relação jurídica, devendo as partes retornarem ao *statu quo ante*, conforme o art. 248 do Código Civil<sup>17</sup>, sem haver obrigação para quaisquer delas de pagamento de indenização.

Tampouco se pode afirmar que o coronavírus, em relação aos contratos de transporte aéreos de pessoas, tenha tornado a obrigação de pagar o preço excessivamente onerosa. Não há alteração do sinalagma funcional<sup>18</sup> nesse caso: nem o preço da passagem nem a prestação de transportar os passageiros se alteram. Assim, também em relação aos artigos 317 e 478 do Código Civil, o coronavírus não parece integrar o suporte fático das respectivas normas para permitir a sua aplicação.

Contudo, importa esclarecer que isso não significa que a covid-19 não tenha impactos em relação ao contrato de transporte aéreo de pessoas.

As consequências do coronavírus ao contrato de transporte aéreo de pessoas, embora não consistam no resultado de sua entrada no mundo jurídico como uma categoria jurídica ou como substrato fático de uma norma jurídica, são bastante evidentes. O coronavírus consiste, notadamente, na motivação de consumidores e de companhias aéreas para alterarem e cancelarem passagens aéreas.

Em outras palavras: os impactos do coronavírus em relação aos contratos de transporte aéreo de pessoas são impactos no mundo fático com reflexos no mundo jurídico, pois a existência da pandemia leva passageiros e companhias aéreas a alterarem e a cancelarem os contratos, bem com levou o Poder Executivo a editar a MPV 925/2020<sup>19</sup>, que trata das consequências do cancelamento de passagens aéreas adquiridas até 31/12/2020 e impactam regras jurídicas até então existentes sobre a matéria – ainda que, conforme se demonstrará a seguir, não haja grande número de alterações.

Assim, importa saber, à luz das regras que incidem sobre o contrato de transporte aéreo de pessoas, quais os efeitos da alteração e do cancelamento de

---

<sup>16</sup> É o caso de países europeus, que optaram por fechar suas fronteiras para não europeus: <https://www1.folha.uol.com.br/mundo/2020/03/europa-fecha-fronteiras-por-30-dias.shtml>. Acesso em 14/04/2020.

<sup>17</sup> Art. 248. Se a prestação do fato tornar-se impossível sem culpa do devedor, resolver-se-á a obrigação; se por culpa dele, responderá por perdas e danos.

<sup>18</sup> “O sinalagma é quanto à estrutura, à construção mesma do negócio jurídico, e quanto à eficácia (sinalagma funcional)”, in: PONTES DE MIRANDA, F. C. *Tratado de direito privado*. t. XXVI. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012, p. 205.

<sup>19</sup> Exposição de motivos da MP 925/2020: “Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da covid-19”.

passagens aéreas, seja pelo consumidor, seja pelo transportador nos tempos atuais de coronavírus.

Nesse sentido, passa-se à análise dos efeitos: (i) da alteração de passagens aéreas adquiridas até 31/12/2020, por (a) iniciativa do consumidor e por (b) iniciativa do transportador; bem como (ii) do cancelamento de passagens aéreas adquiridas até 31/12/2020, por (a) iniciativa do consumidor (resilição) e por (b) iniciativa do transportador (resolução culposa).

### **3.1 – A alteração de passagens aéreas adquiridas até 31/12/2020**

As regras sobre transporte aéreo de pessoas trazem consequências distintas caso a alteração das passagens se dê por iniciativa do consumidor ou do fornecedor. Vejamos.

#### **A. Alteração pelo consumidor**

A MPV 925/2020 trata especialmente de reembolso do valor da passagem, o que, como se verá a seguir, não é uma opção ao consumidor que altera a passagem aérea. Daí se conclui, previamente, que a MPV 925/2020 não tem espaço de aplicação para a hipótese em análise. Assim, o consumidor que deseje alterar a passagem aérea em função da covid-19 deve observar, notadamente, as disposições da Resolução nº 400/2016 da ANAC.

A Resolução nº 400/2016 decorre do poder normativo da ANAC em regular questões relativas à aviação civil<sup>20</sup>. Contudo, deve-se atentar ao fato de que a Resolução nº 400/2016 não consiste em lei e, portanto, está sujeita à uma análise de legalidade quando de sua aplicação, notadamente em face do Código Civil e do Código de Defesa do Consumidor.

Nesse sentido, conclui-se que, no que a Resolução nº 400/2016 não for contrária à lei, ela deve ser aplicada.

A Resolução nº 400/2016 dispõe sobre a alteração da passagem aérea pelo passageiro no Capítulo I (“Das obrigações prévias à execução do contrato de transporte

---

<sup>20</sup> Conforme o art. 2º da Lei 11.182/2005, que criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), “compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo

aéreo”, na Seção III (“Da alteração e resilição do contrato de transporte aéreo por parte do passageiro”).

A seção sobre alteração da passagem aérea pelo passageiro contém apenas três artigos e se inicia fazendo referência à multa contratual, determinando que ela não poderá ultrapassar o valor dos serviços de transporte aéreo (art. 9º). Assim sendo, observa-se que não há óbice para a alteração da passagem, porém pode o contrato – como é de praxe ocorrer – prever multa para isso, não podendo a multa ser superior ao valor do serviço de transporte<sup>21</sup>.

Nesse particular, importa destacar que o transportador, no ato de oferta da passagem, deve oferecer pelo menos uma opção em que a multa pela remarcação não ultrapasse os 5% (cinco por cento) do valor total dos serviços aéreos (art. 3º da Resolução nº 400/2016). Assim, ao alterar a passagem, o consumidor deve se ater a qual era a modalidade e a qual era o valor da multa prevista para a hipótese de remarcação. Caso, no ato da compra, a informação sobre a multa a ser cobrada não tenha ficado clara ao consumidor, o fornecedor será responsabilizado por violação ao art. 6º, inciso III, do CDC, e não poderá cobrá-la<sup>22</sup>.

O art. 10 da Resolução nº 400/2016, por sua vez, determina que o passageiro deverá pagar ou receber: (i) a variação da tarifa aeroportuária referente ao aeroporto em que ocorrerá o novo embarque, com base no valor que constar na tabela vigente na data em que a passagem aérea for remarcada e (ii) a diferença entre o valor dos serviços de transporte aéreo originalmente pago pelo passageiro e o valor ofertado no ato da remarcação<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> No Tribunal de Justiça de São Paulo, há julgados em que se reconhece a legalidade da cobrança da multa, em detrimento do consumidor, afastando a alegação de prática abusiva. A título de exemplo: “Cobrança de taxa para remarcação de passagens aéreas que é prática comum de todas as companhias aéreas em todo o mundo, e no Brasil é permitida pela legislação específica – Cobrança que não constitui prática abusiva, haja vista que o consumidor tem ciência de que a alteração da data do voo implica novos custos – Tendo em vista que o pedido de remarcação do voo foi realizado no mesmo dia para o qual a viagem estava originalmente marcada, e que a autora pretendia a alteração da data para cinco dias após aquela, evidente que haveria diferença nos valores cobrados” (TJSP, Apelação nº 1100952-39.2015.8.26.0100, rel. des. Salles Vieira, 24ª Câmara de Direito Privado, j. 31/05/2017).

<sup>22</sup> Nesse sentido, conferir: TJSP, apelação nº 1032402-21.2017.8.26.0100, rel. Des. Francisco Giaquinto, 13ª Câmara de Direito Privado, j. 04/12/2017.

<sup>23</sup> O TJSP também já reconheceu a legalidade da cobrança de tal diferença pela companhia aérea antes mesmo da Resolução nº 400/2016: “INDENIZAÇÃO. REMARCAÇÃO DE PASSAGEM AÉREA INTERNACIONAL EM RAZÃO DE FALECIMENTO DE GENITOR. COBRANÇA DE DIFERENÇAS. POSSIBILIDADE. 1. Ainda que se trate de motivo de força maior (falecimento do pai), a antecipação do retorno dos autores ao Brasil ensejou a troca da passagem adquirida com descontos por outra sem os descontos advindos da compra antecipada. E a cobrança dessa diferença não pode ser considerada abusiva. 2. Sentença de improcedência mantida por seus próprios fundamentos. Art. 252, do RITJSP” (TJSP, Apelação nº 0045296-88.2013.8.26.0002, rel. des. Melo Colombi, 14ª Câmara de Direito Privado, j. 10/06/2015).

Algumas observações merecem ser feitas a respeito do tema.

A primeira é a de os valores acima indicados pelo art. 10 da Resolução podem ser acrescidos de multa pela remarcação da passagem, multa prevista no art. 9º da Resolução nº 400/2016 e que pode chegar até o valor total da passagem.

Assim, o regramento relativo à remarcação de passagens abre espaço para hipóteses em que o consumidor pode ser obrigado a pagar: (i) os valores indicados no art. 10 da Resolução *mais* (ii) multa pela remarcação, que, como visto, pode chegar até o valor total da passagem (art. 9º da Resolução nº 400/2016)<sup>24</sup>. Nessa situação, em que o consumidor deve pagar outros valores além da multa, pode-se cogitar sua eventual abusividade, nos termos especialmente no art. 6º, inciso V, do Código de Defesa do Consumidor<sup>25</sup>.

A segunda observação é a de que a MPV 925/2020, ao não regular o que ocorre com a alteração de passagem por iniciativa do passageiro, deixa de fora uma hipótese bastante recorrente no momento atual em razão da pandemia do coronavírus. Sem que a doença configure caso de impossibilidade da prestação, em regra, também não se pode afastar a multa normalmente prevista pelas companhias aéreas nos casos de alteração de passagem, salvo as hipóteses em que ela se tornar excessivamente onerosa ao consumidor.

De outro lado, o fato de a MPV 925/2020 não ter regulado especificamente a alteração por parte do consumidor também pode ser prejudicial às próprias companhias aéreas. Isso porque o preço atual das passagens aéreas está consideravelmente inferior ao preço de costume – justamente em razão do coronavírus<sup>26</sup>. Nesse sentido, de acordo com o art. 10, inciso II, da Resolução nº 400/2016, o consumidor que altera a passagem por uma futura (por exemplo, uma passagem para junho), provavelmente terá direito à diferença do valor de serviço, pois os preços para passagens, no momento, estão menores.

---

<sup>24</sup> Como visto, o art. 3º da Resolução 400/206 permite que a companhia aérea ofereça passagens cujo cancelamento gere ao consumidor a obrigação de pagar multa em valor superior a 5% do valor da passagem. Essa permissão depende, contudo, de a companhia aérea ter oferecido, no momento da compra, ao menos uma opção de passagem cujo cancelamento resulte na cobrança de multa em valor não superior a 5%. Essa permissão legal às companhias aéreas, a nosso ver, se confirma com o art. 9º da Resolução nº 400/2016, permitindo que a multa chegue até o valor máximo da passagem aérea.

<sup>25</sup> Art. 6º São direitos básicos do consumidor: (...) V – a modificação das cláusulas contratuais que estabeleçam prestações desproporcionais ou sua revisão em razão de fatos supervenientes que as tornem excessivamente onerosas.

<sup>26</sup> Para atestar esse fato, uma busca rápida de preço de voos mostra a queda dos preços de passagens aéreas atualmente: [https://www.google.com/flights?hl=pt-BR#flt=/m/022pfm..2020-04-28\\*/.m/022pfm.2020-05-02;c:BRL;e:1;ls:1w;sd:0;t:h](https://www.google.com/flights?hl=pt-BR#flt=/m/022pfm..2020-04-28*/.m/022pfm.2020-05-02;c:BRL;e:1;ls:1w;sd:0;t:h). Acesso em 12/04/2020.

Nesse caso, a possibilidade de alegação de onerosidade excessiva, pelas companhias, é, a nosso ver, bastante limitada. Por óbvio, as companhias somente poderiam se valer das hipóteses previstas nos artigos 317 e 478 do Código Civil, cujos requisitos de aplicação são mais rigorosos em relação àqueles presentes na legislação consumerista.

Assim, em atenção ao aumento de alteração de passagens aéreas por parte dos passageiros em razão do coronavírus, a questão poderia ter sido tratada pela MPV 925/2020 para dar regramento diferente do já estabelecido pela Resolução nº 400/2016, já que, por conta do atual cenário econômico, as soluções existentes podem ocasionar ainda mais prejuízos, tanto para os consumidores quanto para as companhias aéreas.

## **B. Alteração pelo transportador**

Em relação à alteração da passagem por iniciativa do transportador, a MPV 925/2020 traz pontual inovação, deixando novamente à Resolução nº 400/2016 responder a maior parte das questões a respeito do tema.

A Resolução nº 400/2016 dispõe sobre a alteração da passagem aérea pelo transportador no Capítulo I (“*Das obrigações prévias à execução do contrato de transporte aéreo*”, na Seção IV (“*Da alteração e resilição do contrato de transporte aéreo por parte do transportador*”)).

Em primeiro lugar, destaca-se que o transportador deve observar de perto o dever de informação nesse caso. O art. 12 da Resolução determina que as alterações realizadas de forma programada pelo transportador, em especial quanto ao horário e itinerário originalmente contratados, deverão ser informadas aos passageiros com antecedência mínima de 72 (setenta e duas) horas, exigência reforçada pelo art. 6º, inciso III, do CDC<sup>27</sup>.

Se a alteração promovida pelo transportador não alterar em mais de 30 (trinta) minutos o horário de chegada ou de partida, é o transportador que escolhe entre (i) reacomodar o passageiro ou (ii) oferecer reembolso integral da passagem (art. 12 da Resolução nº 400/2016).

---

<sup>27</sup> A companhia aérea pode ser responsabilizada caso não informe corretamente o consumidor sobre a alteração. Cf.: TJSP, apelação cível nº 1007788-71.2019.8.26.0361, rel. des. Jonize Sacchi de Oliveira, 24ª Câmara de Direito Privado, j. 12/03/2020; TJSP, apelação nº 1007980-96.2019.8.26.0007, rel. des. Milton Carvalho, 36ª Câmara de Direito Privado, j. 31/10/2019.

Caso, todavia, a alteração ultrapasse os 30 (trinta) minutos ou, então, caso o transportador informe o consumidor sobre a alteração em menos de 72 (setenta e duas) horas antes do voo, a escolha entre a reacomodação ou o reembolso integral recairá sobre o consumidor.

Nos casos em que as companhias alteram o voo por causa do coronavírus, é natural que a informação sobre a alteração seja anterior a 72 (setenta e duas) horas, bem como o novo voo será agendado para dia posterior, ultrapassando os 30 (trinta) minutos previstos pelo inciso II, do §1º, do art. 12 da Resolução nº 400/2016. Assim, caberá ao consumidor, nessas hipóteses, a opção pelo reembolso integral ou pela reacomodação.

De forma diferente do que ocorre quando a alteração se dá por iniciativa do consumidor, não haverá aplicação de multa, pois a Resolução nº 400/2016 é expressa no sentido de que o reembolso é integral.

Em vista disso, quando se trata reembolso por alteração da passagem por iniciativa do transportador, o §1º do art. 3º da MPV 925/2020 parece carecer de necessidade. A MPV 925/2020 determina que os consumidores ficarão isentos de penalidades se aceitarem o crédito oferecido pelas companhias para a compra futura de passagens aéreas. Contudo, se a Resolução nº 400/2016 já trata de reembolso *integral*, é evidente que a própria Resolução, na hipótese de alteração pela companhia, já isentava o consumidor da multa.

Assim, antes mesmo da MPV 925/2020, se o consumidor preferisse o reembolso aos créditos oferecidos pela companhia, não haveria obrigação em pagar multa.

A MPV 925/2020 inovou, contudo, quanto ao prazo das companhias aéreas para efetuarem o reembolso – medida que, embora pontual, é bastante relevante. O art. 3º da MPV 925/2020 indica que o prazo para que a companhia aérea realize o reembolso ao consumidor é de 12 (doze) meses, ao contrário dos 7 (sete) dias previstos no art. 29 da Resolução nº 400/2016.

A alteração trazida pela MPV 925/2020 quanto ao prazo de reembolso, ampliando consideravelmente o tempo que o transportador terá para efetuá-lo, é, assim, notável medida de proteção às companhias aéreas, que já sofrem grandes perdas econômicas com a quase paralisação de suas atividades.

### **3.2 – O cancelamento de passagens aéreas adquiridas até 31/12/2020**

Quanto ao cancelamento de passagens aéreas, o regramento sobre o reembolso inovado pela MPV 925/2020 merece maior destaque e inova mais do que em relação às hipóteses de alteração.

Nesse particular, importa esclarecer desde logo que o termo cancelamento, bastante empregado na linguagem quotidiana, não é técnico. Quando se fala em “cancelamento”, sabe-se que é à extinção da relação jurídica que se faz referência. Contudo, sem se utilizar de uma categoria jurídica específica para tratar do assunto, cabe ao pesquisador especificar de que tipo de extinção a lei trata.

Quanto ao “cancelamento” por iniciativa do consumidor, isto é, a extinção da relação jurídica por iniciativa do consumidor, trata-se de hipótese de resilição<sup>28</sup>. A resilição é modalidade de extinção da relação jurídica que produz efeitos *ex nunc*<sup>29</sup>. Nesse caso, segundo ARAKEN DE ASSIS, o que ia continuar, o que era, é como se não pudesse ser<sup>30</sup>.

A permissão genérica ao passageiro para resiliar<sup>31</sup> o contrato de transporte por sua simples vontade está no art. 740 do Código Civil<sup>32</sup>, desde que o direito seja exercido em tempo de a passagem ser renegociada. Nesse caso, ao contrário do que ocorre com a resolução (efeitos *ex tunc*), as partes não “voltam para trás”. Não se trata de se observar o negócio “como se não tivesse sido”<sup>33</sup>, mas de colocar um fim a partir do momento em que se opta pela resilição, desfazendo-se o negócio apenas quanto ao futuro.

Isso fica claro ao analisar o §1º do art. 740 do Código Civil. Se o passageiro já realizou parte da viagem, ele pode resiliar o negócio, mas deve arcar com o valor correspondente ao trecho utilizado. Isso significa que os efeitos não são *ex tunc*, mas sim *ex nunc*, preservando-se o que já foi executado pelo transportador. Se antes de iniciada a viagem o passageiro opta por resiliar, a lei também permite que o transportador

<sup>28</sup> Há controvérsia, contudo, se o artigo consistiria em hipótese de arrependimento (TARTUCE, Flávio. *Código Civil comentado: doutrina e jurisprudência*. [Schreiber, Anderson et. al.] 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 473).

<sup>29</sup> PONTES DE MIRANDA, F. C. *Tratado de direito privado*. t. XXV. Revista dos Tribunais: São Paulo, 2012, p. 391.

<sup>30</sup> ASSIS, Araken. *Resolução do contrato por inadimplemento*. 3ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999, p. 75.

<sup>31</sup> A lei utiliza erroneamente o verbo “rescindir”, que é termo específico para a extinção do contrato firmado em caso de lesão. A rescisão, nesse sentido, é caso de anulabilidade e, portanto, está no plano da validade do negócio jurídico, não no da eficácia. In: ROSADO, Ruy. *Extinção do contrato por incumprimento do devedor*. Rio de Janeiro: Aide, 1991, p. 66.

<sup>32</sup> Art. 740. O passageiro tem direito a rescindir o contrato de transporte antes de iniciada a viagem, sendo-lhe devida a restituição do valor da passagem, desde que feita a comunicação ao transportador em tempo de ser renegociada.

<sup>33</sup> “Tem-se o negócio jurídico concluído como se concluído não tivesse sido”. In: PONTES DE MIRANDA, F. C. *Tratado de direito privado*. t. XXV. Revista dos Tribunais: São Paulo, 2012, p. 393.

imponha multa compensatória, não devendo o passageiro pagar o preço total da viagem, já que, como a viagem não se realizará, também não deve haver contraprestação ao pagamento do preço.

Quando ao cancelamento pelo transportador, a hipótese é de resolução culposa (extinção da relação jurídica com efeitos *ex tunc*)<sup>34</sup>. Como ficará mais claro quando se tratar especificamente dessa situação, a lei não permite que o transportador desfaça o negócio por sua vontade. A extinção da relação jurídica ocorre pois não há como viajar sem que o transportador realize sua prestação, porém há imposição de que o transportador, em regra, reembolse integralmente o passageiro, voltando as partes ao *statu quo ante*.

A distinção prévia entre o cancelamento pelo consumidor como resilição e o cancelamento pelo transportador como resolução ajuda a compreender melhor a razão de serem distintas, também, as consequências entre um caso e outro.

#### **A. Cancelamento pelo consumidor (resilição)**

Antes de analisar a resilição do contrato de transporte pelo consumidor, importa primeiramente esclarecer que o consumidor poderá também se *arrepender* do negócio com base no art. 49 do Código de Defesa do Consumidor, que dá ao consumidor o direito de arrependimento caso o contrato seja realizado fora do estabelecimento comercial e o consumidor exerça o direito de arrependimento em 7 (sete) dias a contar da realização do negócio, ou do ato de recebimento do produto ou do serviço.

Quanto à aquisição de passagens aéreas, portanto, o consumidor tem o direito de se arrepender dentro de 7 (sete) dias a contar da data de aquisição se, por exemplo, comprar as passagens aéreas pela internet. Nesse caso, por força do parágrafo único do mesmo artigo<sup>35</sup>, a companhia aérea não pode cobrar multa do consumidor – ao contrário do que ocorrerá nas hipóteses de “cancelamento” (resilição) explicadas adiante.

---

<sup>34</sup> PONTES DE MIRANDA, F. C. *Tratado de direito privado*. t. XXV. Revista dos Tribunais: São Paulo, 2012, p. 391 e 393.

<sup>35</sup> Art. 49. O consumidor pode desistir do contrato, no prazo de 7 dias a contar de sua assinatura ou do ato de recebimento do produto ou serviço, sempre que a contratação de fornecimento de produtos e serviços ocorrer fora do estabelecimento comercial, especialmente por telefone ou a domicílio.

Parágrafo único. Se o consumidor exercitar o direito de arrependimento previsto neste artigo, os valores eventualmente pagos, a qualquer título, durante o prazo de reflexão, serão devolvidos, de imediato, monetariamente atualizados.

O art. 11 da Resolução da ANAC que estabelece prazo de apenas 24 (vinte e quatro) horas da aquisição do bilhete para que o consumidor se arrependa da aquisição das passagens<sup>36</sup> é, assim, inaplicável para as hipóteses de compra realizada fora do estabelecimento da companhia aérea, pois contraria direito previsto em lei. Cabe, aqui, a aplicação do regime consumerista, e não do regramento administrativo<sup>37-38</sup>, por ser o Código de Defesa do Consumidor hierarquicamente superior.

Se a compra for realizada no estabelecimento comercial do fornecedor e o consumidor cancelar o contrato ou, então, caso o cancelamento ocorra após os 7 (sete) dias previstos no art. 49 do CDC, estar-se-á diante de exercício de direito de resilição e haverá possibilidade de imposição de multa por parte da transportadora. Novamente, nesse caso, a multa não pode ultrapassar o valor do serviço aéreo (art. 9º da Resolução 400/2016).

De igual forma, na oferta de passagens, a companhia deverá propor opção de passagem aérea cujo cancelamento implique multa de até 5% do valor da passagem, como determina o art. 3º da Resolução 400/2016. Nesse particular, o consumidor deve prestar atenção no ato da compra, pois, de acordo com a Resolução, é possível que a companhia aérea oferte passagens cujo cancelamento implique em retenção de valor superior a 5%.

O entendimento do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, no entanto, parece ser controvertido quanto a esse tema. Há julgados que entendem que, mesmo com a previsão da Resolução nº 400/2016, a retenção de mais de 5% do valor da passagem seria abusiva, ainda que se trate de modalidade de passagem mais barata<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> Art. 11. O usuário poderá desistir da passagem aérea adquirida, sem qualquer ônus, desde que o faça no prazo de até 24 (vinte e quatro) horas, a contar do recebimento do seu comprovante.

<sup>37</sup> Nesse sentido: TARTUCE, Flávio. *Código Civil comentado: doutrina e jurisprudência*. [Schreiber, Anderson et. al.] 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 473.

<sup>38</sup> Há diversos julgados do TJSP que aplicam o art. 49 do CDC, permitindo o arrependimento em até 7 (sete) dias, e não no prazo de 24 (vinte e quatro) horas previsto pelo art. 11 da Resolução nº 400/2016: TJSP, apelação nº 1001482-67.2019.8.26.0529, rel. des. Ana de Lourdes Coutinho Silva da Fonseca, 13ª Câmara de Direito Privado, j. 11/03/2020; TJSP, apelação nº 1007562-10.2018.8.26.0003, rel. des. Francisco Giaquinto, 13ª Câmara de Direito Privado, j. 10/04/2019; TJSP, apelação nº 1001786-25.2018.8.26.0554, rel. des. Correia Lima, 20ª Câmara de Direito Privado, j. 17/09/2018; TJSP, apelação nº 1013777-12.2017.8.26.0011, rel. des. Mario de Oliveira, 19ª Câmara de Direito Privado, j. 08/01/2019; TJSP, apelação nº 1011381-68.2015.8.26.0161, rel. des. Ramon Mateo Júnior, 12ª Câmara de Direito Privado, j. 10/03/2017.

<sup>39</sup> TJSP, apelação nº 1019311-95.2016.8.26.0002; rel. des. Sandra Galhardo Esteves, 12ª Câmara de Direito Privado, j. 29/10/2017; TJSP, apelação nº 1087491-29.2017.8.26.0100, rel. des. Thiago de Siqueira, 14ª Câmara de Direito Privado, j. 06/11/2018; TJSP, apelação nº 1005676-39.2018.8.26.0564, rel. des. Afonso Braz, 17ª Câmara, j. 20/02/2020; TJSP, apelação nº 0010781-97.2013.8.26.0011, rel. des. Miguel Petroni Neto, 16ª Câmara de Direito Privado, j. 13/05/2014; TJSP, apelação nº 0184786-93.2011.8.26.0100, rel. des. Mauro Conti Machado, 38ª Câmara de Direito Privado, j. 11/12/2013; TJSP,

Esses julgados, normalmente, se justificam com base na interpretação do art. 740, §3º, do Código Civil, que impõe a limitação de 5% de retenção como multa em caso de cancelamento pelo passageiro<sup>40</sup>.

Os julgados que admitem a hipótese de previsão de multa superior a 5% destacam o art. 3º da Resolução nº 400/2016, que permitem que as companhias aéreas ofertem mais de uma modalidade de passagem, incluindo-se, nelas, modalidades normalmente mais baratas, porém cujo cancelamento implica o pagamento de multa de valor superior a 5%<sup>41</sup>.

A nosso ver, esse último entendimento é o que se coaduna com a interpretação sistemática da Resolução nº 400/2016 e o art. 740, §3º, do Código Civil. Isso porque, por meio do art. 3º da Resolução nº 400/2016, o consumidor tem a opção de adquirir passagem cujo cancelamento não enseje a cobrança de multa superior a 5% do valor da passagem. Contudo, o consumidor também tem a opção de, pagando um preço inferior por outra modalidade de passagem, comprar passagem cujo cancelamento gere uma multa superior a 5% (porém nunca superior ao valor do serviço, conforme art. 9º da Resolução nº 400/2016), sendo o risco de haver um reembolso menor levado em consideração para que o preço pago também seja menor.

Não se trata, portanto, de limitar o consumidor a pagar mais de 5% do valor da passagem pelo seu cancelamento. A Resolução nº 400/2016, em seu art. 3º, apenas amplia as opções de oferta ao consumidor, sendo necessário haver pelo menos uma opção que observe o §3º do art. 740 do Código Civil.

Dessa forma, caso o consumidor opte pelo cancelamento e pelo reembolso das passagens, ele estará sujeito à cobrança de multa pela companhia aérea. O reembolso, nesse caso, deverá ser realizado dentro de 12 (doze) meses, conforme o art. 3º da MPV 925/2020, e não em 7 (sete) dias, como prevê o art. 29 da Resolução nº 400/2016.

A MPV 925/2020 inova, ainda, ao isentar o consumidor de multa se, ao invés do reembolso, ficar com créditos para utilização em compra de novas passagens aéreas

---

apelação nº 1126228-38.2016.8.26.0100, rel. des. Ricardo Negrão, 19ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, j. 27/11/2017.

<sup>40</sup> Art. 740. O passageiro tem direito a rescindir o contrato de transporte antes de iniciada a viagem, sendo-lhe devida a restituição do valor da passagem, desde que feita a comunicação ao transportador em tempo de ser renegociada. (...)

§3º Nas hipóteses previstas neste artigo, o transportador terá direito de reter até cinco por cento da importância a ser restituída ao passageiro, a título de multa compensatória.

<sup>41</sup> TJSP, apelação nº 1077961-30.2019.8.26.0100, rel. des. Jayme de Oliveira, 13ª Câmara de Direito Privado, j. 11/03/2020; TJSP, apelação nº 1071597-42.2019.8.26.0100, rel. des. Renato Rangel Desinano, 11ª Câmara de Direito Privado, j. 04/03/2020.

dentro de 12 (doze) meses. O art. 31 da Resolução nº 400/2016 já previa a hipótese de o consumidor optar pelos créditos oferecidos pela companhia aérea em vez do reembolso, porém não tratava sobre a multa. O §1º do art. 3º da MPV 925/2020, por sua vez, exclui expressamente a incidência de multa.

A medida merece elogios. Ela permite que as companhias aéreas não se descapitalizem e, ao mesmo tempo, isenta os consumidores do pagamento de multas, notadamente por reconhecer que, muito embora o coronavírus não seja *a priori* caso de força maior, é fator que dificulta – e muito – a realização de viagens no momento.

Por tal motivo, a possibilidade de isentar o consumidor de multa contratual caso ele aceite os créditos da companhia aérea é, a nosso ver, a maior contribuição da MPV 925/2020 para a hipótese de cancelamento de passagens aéreas.

## **B. Cancelamento pelo transportador (resolução culposa)**

Por fim, cumpre tratar do cancelamento de passagens aéreas por parte do transportador (como visto, resolução culposa).

Nesse particular, a Resolução nº 400/2016, trata expressamente do cancelamento por iniciativa do transportador *na data do voo*, como resta claro pelo art. 25 da Resolução: “*Os casos de atraso, cancelamento de voo e interrupção do serviço previstos nesta Seção não se confundem com a alteração contratual programada realizada pelo transportador e representam situações contingenciais que ocorrem na data do voo originalmente contratado*”.

Em relação a esses casos, em que o cancelamento ocorre na data do voo, o consumidor deve optar entre a sua reacomodação ou o reembolso integral da passagem (art. 20 da Resolução nº 400/2016).

A hipótese de cancelamento de voo de forma antecipada por iniciativa da companhia aérea, contudo, não foi regrada pela Resolução nº 400/2016, nem de maneira específica pela MPV 925/2020.

A resposta para essa situação se encontra, notadamente, nas regras sobre direito das obrigações e, mais especificamente, dos contratos. Quando a companhia aérea assumidamente afirma que não realizará sua prestação de transportar o consumidor<sup>42</sup>, há

---

<sup>42</sup> Exclui-se dessa hipótese o caso de força maior, como já indicado na introdução.

inadimplemento definitivo<sup>43</sup>. Dessa forma, o cancelamento, como visto, ocasiona a resolução da relação jurídica, devendo as partes voltar ao *statu quo ante*, mediante o reembolso integral do preço da passagem ao consumidor.

Aqui, não incide o art. 3º, §1º, da MPV 925/2020, que trata da concessão de créditos pela companhia como alternativa ao reembolso, já que tal alternativa tem como finalidade extinguir a multa cobrada pela companhia aérea. Se, naturalmente, a companhia não tem direito de cobrar multa caso cancele a passagem aérea por sua própria iniciativa, é evidente que a alternativa à multa não incide.

Contudo, nada impede que o consumidor opte por ficar com os créditos. Se as partes assim ajustarem – e, provavelmente, a opção por créditos também será de interesse da companhia aérea –, não há óbice para que o consumidor renuncie à restituição integral para conceder créditos em favor do consumidor. Nesse caso, o prazo para a utilização será o previsto pelo art. 3º, §1º, da MPV 925/2020, 12 (doze) meses a contar da data do voo inicialmente contratado.

Ainda quanto ao cancelamento por iniciativa do transportador (resolução culposa), cabe mais uma observação sobre a falta de regramento específico tanto da Resolução nº 400/2016 quanto da MPV 925/2020 acerca do tema. Por ser hipótese de resolução culposa, ocasionada pelo inadimplemento da transportadora, o passageiro possui, em tese, direito de ser indenizado por perdas e danos (art. 389<sup>44</sup> e art. 475<sup>45</sup> do Código Civil).

Essa consequência é extremamente desvantajosa às companhias aéreas, especialmente em um cenário de pandemia como o atual. Nesse sentido, a falta de legislação que regre a matéria de forma mais específica é muito penosa, pois, embora permita que o consumidor seja indenizado por seus prejuízos, ocasiona ainda mais perdas a todas as companhias aéreas – o que traz impactos para toda a economia.

## 4 – Conclusão

---

<sup>43</sup> MARTINS-COSTA, Judith. *A boa-fé no direito privado: critérios para sua aplicação*. São Paulo: Marcial Pons, 2015, pp. 687/688.

<sup>44</sup> Art. 389. Não cumprida a obrigação, responde o devedor por perdas e danos, mais juros e atualização monetária segundo índices oficiais regularmente estabelecidos, e honorários de advogado.

<sup>45</sup> Art. 475. A parte lesada pelo inadimplemento pode pedir a resolução do contrato, se não preferir exigir-lhe o cumprimento, cabendo, em qualquer dos casos, indenização por perdas e danos.

Como visto, o maior impacto do coronavírus em relação aos contratos de transporte aéreos de pessoas foi o aumento do número de alterações e cancelamentos de passagens, o que resultou, por sua vez, na edição da MPV 925/2020.

Embora a MPV 925/2020 não tenha tratado suficientemente da matéria, deixando para a Resolução nº 400/2016, ao Código Civil e ao Código de Defesa do Consumidor a resolução da maior parte das questões trazidas em relação à alteração e cancelamento de passagens, ela traz disposições importantes acerca do reembolso dos valores pagos pelas passagens. Notadamente, o maior mérito da MPV 925/2020 é permitir ao consumidor que, em caso de cancelamento da passagem aérea por sua própria iniciativa, não incida a multa contratual, caso ele opte por utilizar os créditos concedidos pela companhia, bem como alongar o prazo de reembolso de 7 (sete) dias (art. 29 da Resolução nº 400/2016) para 12 (doze) meses.

Tais medidas se coadunam com a preservação da liquidez das companhias e, portanto, sua conservação, pois permite que elas retenham o valor integral das passagens. De igual maneira, a medida permite que o consumidor programe sua viagem para momento posterior, sem ter que arcar com a multa contratual. A MPV 925/2020, portanto, entende que o coronavírus não é, *a priori*, caso de força maior, mas, ao mesmo tempo, não retira o peso que a pandemia tem em relação às decisões de passageiros e de companhias aéreas quanto à alteração e cancelamento de voos.

Contudo, a MPV 925/2020 poderia ter sido ainda mais efetiva se tivesse regrado com mais minúcia a alteração de passagens aéreas, assunto que ficou quase inteiramente submetido à Resolução nº 400/2016 e as disposições do Código Civil e do Código de Defesa do Consumidor. A mesma observação se faz quanto à hipótese de cancelamento da passagem pelo transportador (resolução culposa), pois, sem que haja regramento específico sobre essa situação, as companhias aéreas são obrigadas a indenizar os consumidores por eventuais prejuízos (art. 389 e 475 do CC).

Embora se reconheça que as regras pré-existentes possuem respostas aos problemas que surgem em razão do novo coronavírus, vale indagar se, em um momento de medo e insegurança como o presente, não seria vantajosa a edição de regras mais específicas em relação ao transporte aéreo de pessoas, visando especialmente a um equilíbrio entre o resguardo da economia e o interesse dos passageiros.

## 5 – Bibliografia

ASSIS, Araken. *Resolução do contrato por inadimplemento*. 3<sup>a</sup> ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

MARTINS-COSTA, Judith. *A boa-fé no direito privado: critérios para sua aplicação*. São Paulo: Marcial Pons, 2015.

PONTES DE MIRANDA, F. C. *Tratado de direito privado*. t. II. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012.

PONTES DE MIRANDA, F. C. *Tratado de direito privado*. t. XXII. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012.

PONTES DE MIRANDA, F. C. *Tratado de direito privado*. t. XXV. Revista dos Tribunais: São Paulo, 2012.

PONTES DE MIRANDA, F. C. *Tratado de direito privado*. t. XXVI. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012

ROSADO, Ruy. *Extinção do contrato por incumprimento do devedor*. Rio de Janeiro: Aide, 1991.

SIMÃO, José Fernando. *Código Civil comentado: doutrina e jurisprudência*. [Schreiber, Anderson et. al.] 2<sup>a</sup> ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

TARTUCE, Flávio. *Código Civil comentado: doutrina e jurisprudência*. [Schreiber, Anderson et. al.] 2<sup>a</sup> ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

\* \* \*