

A aplicação do código de defesa do consumidor nos cancelamentos de voo por força maior: o caso do aeroporto de Cascavel, PR.

Rafael de Lima Kurschner¹
Isadora Minotto Gomes Schwertner²

Resumo: O artigo tem como objetivo propor reflexões a respeito do direito do consumidor frente ao cancelamento de voos por força maior, tomando como exemplo o aeroporto de Cascavel, no Paraná. O artigo é dividido em dois eixos. O primeiro eixo discute o direito do consumidor e apresenta uma breve história do transporte aéreo de passageiros no Brasil, para, então, identificar os desdobramentos ligados ao cancelamento de voos e sua relação com o direito do consumidor frente aos casos de força maior. O segundo eixo apresenta as especificidades do aeroporto de Cascavel, com o intuito de traçar uma relação entre os cancelamentos de voos e o direito do consumidor em casos de força maior, sobretudo no que tange às causas naturais, como fortes chuvas, ventos e neblina. O recorte temporal adotado é o primeiro semestre de 2023. A pesquisa se justifica pela necessidade de discutir a responsabilidade civil diante do cancelamento de voos em casos de força maior, promovendo um debate sobre o direito do consumidor e o transporte aéreo de passageiros no Oeste do Paraná. A metodologia utilizada é a pesquisa bibliográfica e documental. A pesquisa bibliográfica se debruça sobre trabalhos acadêmicos e livros de conteúdo jurídico doutrinário, enquanto a pesquisa documental é empregada na análise de legislações, matérias jornalísticas informativas, relatórios e documentos oficiais, como os da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). A hipótese deste artigo é que, mesmo em casos de força maior, as companhias aéreas ainda são responsáveis por garantir e proteger os direitos do consumidor, conforme estabelecido pela legislação, baseando-se na responsabilidade civil objetiva das companhias aéreas. O que se estabelece em termos de conclusão, onde se destaca que as companhias não são isentas de responsabilidades.

Palavras-chave: Direito do consumidor. Responsabilidade civil. Transporte aéreo.

The application of the consumer protection code in flight cancellations due to force majeure: the case of Cascavel airport.

Abstract: The article aims to propose reflections on consumer rights in the context of flight cancellations due to force majeure, using the airport in Cascavel, Paraná, as an example. The article is divided into two sections. The first section discusses consumer rights and provides a brief history of passenger air transport in Brazil, in order to identify the implications of flight cancellations and their relationship with consumer rights in cases of force majeure. The second section presents the specifics of the Cascavel airport, aiming to establish a connection between flight cancellations and consumer rights in force majeure situations, particularly with regard to natural causes such as heavy rains, winds, and fog. The temporal scope covered is the first semester of 2023. The research is justified by the need to discuss civil responsibility regarding flight cancellations in cases of force majeure, promoting a debate on consumer rights and passenger air transport in Western Paraná. The methodology used includes bibliographic and documentary research. Bibliographic research focuses on academic works and doctrinal legal books, while documentary research is employed to analyze legislation, informative journalistic materials, reports, and official documents, such as those from the National Civil Aviation Agency (ANAC). The hypothesis of this article is that, even in cases of force majeure, airlines remain responsible for ensuring and protecting consumer rights, as established by legislation, based on the objective civil liability of airlines. The conclusion highlights that airlines are not exempt from responsibilities.

Keywords: Consumer rights. Civil responsibility. Air transportation.

¹ Mestrando em Direito pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUCPR). Pós-graduando em Direito Público Aplicado pela Faculdade Legale. Bacharel em Direito pela Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE). Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1538594756980167>. E-mail: advogado.rafaelkurschner@gmail.com.

² Doutora em Direito pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Coordenadora do Doutorado Interinstitucional em Direito UDC/Mackenzie. Professora adjunta do curso de Direito da Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE). Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2996919514261932>. E-mail: isadora.schwertner@unioeste.br.

Aplicación del código de defensa del consumidor en los cancelamientos de vuelos por fuerza mayor: el caso del aeropuerto de Cascavel

Resumen: El artículo tiene como objetivo proponer reflexiones sobre el derecho del consumidor frente al cancelamiento de vuelos por fuerza mayor, tomando como ejemplo el aeropuerto de Cascavel, en Paraná. El artículo se divide en dos ejes. El primer eje discute el derecho del consumidor y presenta una breve historia del transporte aéreo de pasajeros en Brasil, para luego identificar los desdoblamientos relacionados con el cancelamiento de vuelos y su relación con el derecho del consumidor en casos de fuerza mayor. El segundo eje presenta las especificidades del aeropuerto de Cascavel, con el propósito de trazar una relación entre los cancelamientos de vuelos y el derecho del consumidor en casos de fuerza mayor, especialmente en lo que respecta a causas naturales como fuertes lluvias, vientos y neblina. El período temporal analizado es el primer semestre de 2023. La investigación se justifica por la necesidad de discutir la responsabilidad civil en relación con el cancelamiento de vuelos en casos de fuerza mayor, promoviendo un debate sobre el derecho del consumidor y el transporte aéreo de pasajeros en el Oeste de Paraná. La metodología utilizada es la investigación bibliográfica y documental. La investigación bibliográfica se centra en trabajos académicos y libros de contenido jurídico doctrinario, mientras que la investigación documental se emplea en el análisis de legislaciones, materiales periodísticos informativos, informes y documentos oficiales, como los de la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC). La hipótesis de este artículo es que, incluso en casos de fuerza mayor, las aerolíneas siguen siendo responsables de garantizar y proteger los derechos del consumidor, conforme a lo establecido por la legislación, basándose en la responsabilidad civil objetiva de las aerolíneas. La conclusión destaca que las aerolíneas no están exentas de responsabilidades.

Palabras clave: Derecho del consumidor. Responsabilidad civil. Transporte aéreo.

Introdução

O presente artigo tem como escopo propor reflexões a respeito do direito do consumidor frente ao cancelamento de voos por força maior, usando como base exemplificativa o caso do aeroporto do município de Cascavel, localizado no Oeste do Paraná.

Desse modo, o artigo está dividido em dois eixos. O primeiro visa apresentar um panorama geral a respeito do direito do consumidor, bem como destacar de forma breve a história do transporte aéreo de passageiros em âmbito nacional, servindo de contextualização para que seja possível identificar os desdobramentos ligados ao cancelamento de voos e sua relação com o direito do consumidor frente aos casos de força maior.

O segundo eixo tem como objetivo apresentar as especificidades relativas ao aeroporto de Cascavel, com o intuito de traçar uma relação entre os cancelamentos de voos e o direito do consumidor frente a força maior, especialmente relacionada a causas naturais como fortes chuvas, ventos e neblina, ocorridas no período que compreende o primeiro semestre de 2023.

Desse modo, o presente artigo se justifica pela necessidade de propor reflexões a respeito da responsabilidade civil no que tange ao cancelamento de voos em casos de força maior, visando

promover um debate ligado ao direito do consumidor e ao transporte aéreo de passageiros no Oeste do Paraná, região que por muitos anos demandou largos investimentos em terminais aéreos.

Em termos metodológicos, este artigo é construído por intermédio da metodologia de pesquisa bibliográfica e documental. A pesquisa bibliográfica se faz necessária para a identificação e análise de trabalhos acadêmicos e livros de conteúdo jurídico doutrinário voltados ao estudo do direito do consumidor, da responsabilidade civil e do transporte aéreo. A pesquisa documental é utilizada para analisar a legislação, matérias em jornais, relatórios e documentos oficiais, como os da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) que foram publicados no primeiro semestre de 2023.

A hipótese deste artigo é que, mesmo em casos de força maior, como condições climáticas adversas, as companhias aéreas continuam responsáveis por garantir a proteção dos direitos do consumidor, conforme estabelecido pelo Código de Defesa do Consumidor (CDC) e as normativas da ANAC. Essa hipótese está baseada na responsabilidade civil objetiva das companhias aéreas, destacando que, apesar de a força maior poder eximir a companhia aérea da responsabilidade pelo cancelamento em si, ela ainda deve cumprir obrigações para com o consumidor, as quais são elencadas no desenvolvimento do presente artigo.

Direito do consumidor e cancelamento de voos

O presente eixo do artigo tem como objetivo apresentar um panorama geral a respeito do direito do consumidor, bem como descrever de forma breve o histórico do transporte aéreo de passageiros no âmbito nacional, com a finalidade de identificar os possíveis desdobramentos relacionados ao cancelamento de voos e sua relação com o direito do consumidor frente aos casos de força maior.

Inicialmente, é importante destacar que em 11 de setembro de 1990, foi promulgada a Lei nº 8.078, também conhecida como Código de Defesa do Consumidor (CDC), que tem suas bases e origens na Constituição Federal de 1988, mais especificamente no artigo 5º, inciso XXXII. A elaboração deste código foi demandada pelo artigo 48 das Disposições Finais e Transitórias da Constituição Federal de 1988, que exigia a criação de um conjunto de regras para proteger os direitos dos consumidores em um prazo de cento e vinte dias (Tartuce; Neves, 2023, p. 21).

Nesse contexto, o CDC está intimamente ligado aos direitos de terceira dimensão. Dentro deste cenário, é frequente associar as três primeiras dimensões com os valores fundamentais que surgiram durante a Revolução Francesa. A conceitualização das dimensões de direitos foi

concebida pelo jurista checo Karel Vasak em 1979, quando apresentou tal ideia durante uma aula inaugural no Instituto Internacional dos Direitos Humanos, localizado em Estrasburgo, na França (Tartuce; Neves, 2023, p. 26).

Frente a isso, identifica-se o CDC como uma norma que reconhece o consumidor como um detentor de direitos, apontando o Estado como o garantidor da defesa do consumidor. Dessa forma, ao se referir ao CDC, é crucial compreender que se trata de uma norma que possui caráter de interesse público e socioeconômico. Ela se desenvolve com base nos princípios fundamentais da Constituição Federal e tem como objetivo fundamental corrigir as disparidades nas relações comerciais e assegurar a proteção dos interesses dos consumidores (Alfarano, 2022, p. 2).

O CDC também desempenha o papel de delinear o conceito de consumidor:

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo (Brasil, 1990).

Já em seu art. 3º, buscou-se definir o que significa ser um fornecedor:

Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços (Brasil, 1990).

Diante das definições de consumidor e fornecedor positivadas no CDC, é fundamental ressaltar que o transporte aéreo está sujeito às diretrizes estipuladas por esse código. Esse fato é particularmente evidente quando se trata do regime de responsabilidade, vez que a relação de consumo é claramente estabelecida nesse contexto (Alfarano, 2022, p. 3).

A título de definição, pode-se indicar que o transporte aéreo é uma modalidade de locomoção no qual os veículos se deslocam no céu, usando coordenadas geográficas como guia. As rotas seguidas no ar são conhecidas como aerovias ou rotas aéreas. O tráfego no espaço aéreo é supervisionado por profissionais especializados que usam equipamentos avançados para garantir a segurança das aeronaves e de seus ocupantes (Albano, 2016, p. 7).

Historicamente, essa forma de transporte não se limitou ao transporte de passageiros, mas também, sempre desempenhou um papel crucial no transporte de carga. Itens de variado valor e tamanho, como eletrônicos, flores e frutas, que são transportados de maneira eficiente por avião (Albano, 2016, p. 7).

No Brasil, o setor de aviação teve origem durante a segunda metade dos anos 1920, sendo inicialmente controlado por duas filiais de companhias estrangeiras: a empresa francesa Compagnie Générale Aéropostale e a alemã Condor Syndikat. Mais tarde, devido a ocorrência da Segunda Guerra Mundial e a nacionalização de várias empresas alemãs que operavam no Brasil, a denominação da empresa alemã foi alterada para Serviços Aéreos Condor Ltda (Bielschowsky; Custódio, 2011, p. 74; Sonino, 1995).

A empresa aérea Viação Aérea Rio Grandense S/A, conhecida como VARIG, foi estabelecida em 1927, sob o comando de um alemão naturalizado brasileiro, com o suporte da Condor Syndikat. Durante a década de 1930, a empresa expandiu suas atividades dentro do estado do Rio Grande do Sul. A VARIG encerrou suas atividades em 20 de julho de 2006 (Bielschowsky; Custódio, 2011, p. 74; Castro; Larny, 1993).

Por sua vez, a Panair do Brasil, uma subsidiária da Pan American Airways dos Estados Unidos, recebeu a autorização para operar rotas internacionais em 1929. A partir de 1930, a Panair iniciou os serviços de ligação entre Buenos Aires e Nova York, passando pelo Brasil. A Panair encerrou suas operações em 10 de fevereiro de 1965 (Bielschowsky; Custódio, 2011, p. 74; Castro; Larny, 1993).

A Viação Aérea São Paulo (VASP) foi estabelecida por um conjunto de empreendedores brasileiros e iniciou suas operações aéreas em 1933. Inicialmente, a companhia operava voos que conectavam cidades como São Paulo, Ribeirão Preto, Uberaba, São Carlos e Rio Preto. Contudo, devido a problemas econômicos, a VASP foi incorporada pelo governo do estado de São Paulo em 1934. A VASP encerrou suas atividades em 27 de janeiro de 2005 (Bielschowsky; Custódio, 2011, p. 74-75; Castro; Larny, 1993).

No período de 1992 a 1998, houve uma expansão das atividades de companhias aéreas regionais. Algumas dessas empresas cresceram notavelmente nesse período, com destaque para a Transportes Aéreos Marília (TAM), que atualmente é LATAM Airlines, e a Rio-Sul. Além disso, ocorreram diversas aquisições de companhias aéreas regionais por grandes empresas que já operavam em todo o território nacional (IPEA, 2010, p. 17).

Na virada do milênio, no ano de 2001, houve a implementação completa da liberdade de preços por meio das Portarias 672/DGAC, de 16 de abril de 2001, e 1.213/DGAC, de 16 de agosto de 2001. Com a realização da Terceira Rodada de Liberalização (TRL), ocorreu um aumento significativo na flexibilidade dos processos de entrada de novas companhias aéreas, solicitações de novas rotas, frequências de voos e aeronaves (IPEA, 2010, p. 19).

Um evento de grande importância foi o início das operações da GOL Linhas Aéreas Inteligentes, a primeira companhia aérea de baixo custo do tipo *low-cost*, o que representou uma

transformação relevante nos parâmetros do mercado quanto a quebra da divisão entre nacional e regional promovida pela TAM nos anos 1990. Posteriormente, a entrada da Azul Linhas Aéreas Brasileiras fortaleceu a competitividade do setor, ampliando ainda mais o alcance do transporte aéreo para atrair novos passageiros (IPEA, 2010, p. 15 e 19).

Nesse contexto, pode-se observar um progressivo aumento do transporte aéreo de passageiros no território nacional, o que implica diretamente na necessidade de regulação de tais atividades pelo direito brasileiro.

Desse modo, tem-se de um lado a empresa de transporte aéreo, atuando como prestadora de serviços, e do outro, o passageiro que é o usuário final desse serviço, configurando-o como consumidor. Vale a pena enfatizar que, devido à sua natureza como uma legislação de interesse público e social, o CDC sempre será aplicável ao transporte aéreo, desde que exista uma relação de consumo entre a companhia aérea, como fornecedora do serviço, e o passageiro, como usuário desse serviço, mesmo que haja regulamentações específicas para o setor em questão (Alfarano, 2022, p. 3).

Ainda que o transportador aéreo seja geralmente responsável pelas consequências negativas resultantes de uma prestação inadequada dos serviços contratados, existem circunstâncias em que ele não é considerado responsável por tais situações. Um exemplo é quando essas consequências são causadas por: 1. Caso fortuito ou força maior; 2. Fato de terceiro ou, 3. Fato exclusivo ou culpa exclusiva atribuída ao próprio passageiro (Alfarano, 2022, p. 7).

Não é suficiente que o transportador alegue esses motivos, sendo necessário que a causa subjacente do dano seja devidamente comprovada. Fazendo uma análise breve em relação ao caso de força maior, que é equiparado pela lei, conforme estabelecido no Código Civil:

Art. 393. O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado. Parágrafo único. O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não eram possíveis evitar ou impedir (Brasil, 2002).

Frente a isso, tais situações ocorrem quando os efeitos de um evento são considerados imprevisíveis ou incontrolláveis, e se tal fato é comprovado, ele leva à exclusão da responsabilidade civil do transportador. Nesse cenário, cabe mencionar os ensinamentos de Gonçalves (2023) a respeito da teoria clássica da responsabilidade civil, que está assentada em três pressupostos: a existência de um dano, a existência de culpa do autor do dano e a relação de causalidade entre o fato culposo e o dano.

De fato, quando o cancelamento do voo é decorrente de força maior, como as condições climáticas adversas e a visibilidade limitada nos aeroportos, o contrato de transporte não pode ser

executado devido a fatores externos ao controle do transportador. Nesse cenário, o transportador não pode ser responsabilizado, pois a segurança dos passageiros e da aeronave está em risco. Portanto, o transportador aéreo assume somente a obrigação legal de transportar e acomodar o passageiro até que seja possível realizar um embarque futuro (Alfarano, 2022, p. 8-9).

Cabe destacar que a doutrina, por vezes, inclui o conceito de força maior como fato excludente de responsabilidade civil. Nader (2015) adota o posicionamento de que um evento de força maior poderia ser classificado como uma causa que interrompe a conexão causal entre a ação e o resultado.

Nesse sentido, tal interrupção pode ocorrer tanto em situações em que a responsabilidade é baseada na culpa quanto naquelas onde é baseada apenas no resultado. Por outro lado, nas circunstâncias que excluem a ilicitude, os agentes são responsáveis pelos danos apesar de não serem legalmente culpados, nas situações em que o nexos causal é interrompido, não se atribui a uma pessoa específica a autoria do dano causado (Nader, 2015, p. 163).

Diante de tal questão, pode-se indicar que a base para a responsabilidade objetiva é desenvolvida, especialmente na França do final do século XIX, quando doutrinadores desenvolveram a teoria do risco, contextualizada frente ao avanço da industrialização que trouxe à tona a questão da compensação por acidentes de trabalho (Cavaliere Filho, 2023, p. 209).

O termo risco se refere ao perigo e à probabilidade de ocorrência de danos. Isso implica que aqueles que se envolvem em atividades perigosas devem assumir os riscos associados e serem responsáveis por reparar os danos que possam surgir dessas atividades. De tal modo, a doutrina do risco pode ser simplificada da seguinte maneira: atividades que são consideradas perigosas e que possam resultar em riscos para outras pessoas devem ser realizadas de maneira segura (Cavaliere Filho, 2023, p. 209).

Portanto, os danos provenientes dessas atividades devem ser atribuídos e corrigidos pela pessoa que os causou, independentemente de ter agido com negligência ou não. A resolução ocorre no contexto da relação causal, sem a necessidade de avaliar a culpa do responsável. O principal critério é identificar aquela que foi a causa direta do dano (Cavaliere Filho, 2023, p. 209).

Frente à questão do dano ao consumidor, observa-se que a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) instituiu a Resolução nº 218, de 2012, objetivando a obrigatoriedade para todas as companhias aéreas, tanto estrangeiras quanto nacionais, de divulgar a porcentagem de cancelamentos mensais. Além disso, a ANAC também regulamentou a Resolução nº 400, de 2016, que estabelece condições gerais aplicáveis ao transporte aéreo, abordando questões relacionadas a possíveis cancelamentos.

Desse modo, pode-se indicar que este eixo demonstra que existe um entrelaçamento entre a indústria do transporte aéreo no Brasil e o direito do consumidor, haja vista que o CDC também serve como um instrumento de proteção aos direitos dos passageiros. Contudo, conforme é exposto no segundo eixo, existe um entrave no contexto de cancelamentos de voos devido a eventos como os de força maior, vez que condições climáticas desfavoráveis às operações aéreas podem isentar as empresas aéreas de responsabilidade pelo cancelamento, haja vista que a segurança dos passageiros permanece como prioridade.

O aeroporto de Cascavel: direito do consumidor e força maior

O presente eixo tem como objetivo apresentar as especificidades relativas ao Aeroporto Regional do Oeste - Coronel Adalberto Mendes da Silva, localizado no município de Cascavel, situado na região Oeste do Paraná, traçando uma relação entre os cancelamentos de voos e o direito do consumidor frente a força maior.

Tal aeroporto é público e administrado pela Autarquia Municipal de Mobilidade, Trânsito e Cidadania (Transitar), servindo parte das regiões Oeste, Sudoeste e Noroeste do Paraná, e principalmente as regiões metropolitanas de Cascavel, Toledo, Umuarama, as microrregiões de Pato Branco e Francisco Beltrão, bem como parte do Norte de Santa Catarina, embora algumas dessas cidades já tenham aeroportos.

Com relação às questões técnicas, o aeroporto de Cascavel possui uma pista de 1.780 metros e um terminal de passageiros de 6.018 metros quadrados. Tal aeroporto foi vencedor do prêmio Aviação + Brasil, nas edições de 2022 e 2023, que ocorreram por intermédio de iniciativa da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) e da Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero). O aeroporto é servido pelas empresas Azul Linhas Aéreas, Gol Linhas Aéreas Inteligentes e LATAM Airlines (Transitar, 2023; Gazeta do Povo, 2023).

Segundo dados da administradora transitar, o terminal recebeu mais de 185 mil passageiros no primeiro semestre de 2023, indicando um crescimento de 64% em comparação ao mesmo período relativo a 2022, quando 112 mil passageiros embarcaram e desembarcaram em Cascavel.

Frente a tais indicadores, utilizando-se dados publicados mensalmente pela ANAC, pode-se observar na tabela abaixo o fluxo de voos marcados e cancelados no referido aeroporto, demonstrando tanto os voos partindo quanto os voos com destino a Cascavel no primeiro semestre de 2023:

Tabela 1 - Voos marcados e cancelados no aeroporto de Cascavel.

2023	Voos marcados	Voos cancelados
Janeiro	363	11
Fevereiro	356	27
Março	318	5
Abril	296	3
Maiο	335	11
Junho	321	47
Total	1989	104

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC, 2023).

Utilizando a referida base de dados, nota-se que de janeiro a junho de 2023, 1989 voos estavam marcados tendo Cascavel como destino ou partida, e deste, 104 foram cancelados. Em sua maioria, os cancelamentos ocorreram no mês de fevereiro e junho, observando-se que em fevereiro havia 356 voos marcados, com 27 cancelamentos, e em junho 321 voos marcados, com 47 cancelados.

Tais dados não são apenas coincidência. Levantamentos dos últimos 30 anos, divulgados pelo ClimaTempo em 2023, demonstram que fevereiro é o segundo mês do primeiro semestre com maior índice histórico de precipitação. Contudo, fugindo à regra dos últimos anos, o Sistema Meteorológico do Paraná (Simepar) divulgou que em fevereiro de 2023 houve o registro de 414,4 milímetros no mês (ClimaTempo, 2023; Catve, 2023).

Frente a tal questão, ocorreu um incidente no dia 10 fevereiro de 2023, quando durante um temporal um avião com passageiros foi arrastado pelo vento no aeroporto de Cascavel, e o trem de pouso ficou danificado, ocasionando no cancelamento do voo. Já no dia 20 de fevereiro, voos com destino programado para Cascavel tiveram que pousar em outras cidades e os passageiros foram realocados em hotéis, vez que em apenas algumas horas choveu cerca de 52,2 milímetros (Gazeta do Povo, 2023).

Com relação ao mês de junho de 2023, o maior desafio foi a neblina, quando nos dias 12, 13, 14, 15 e 16 vários voos foram cancelados no aeroporto de Cascavel por conta da instabilidade atmosférica e a baixa visibilidade. Apenas no dia 15, cinco voos foram cancelados (Catve, 2023).

Historicamente, a nebulosidade em Cascavel durante o mês de junho permanece constante. Nesse sentido, conforme dados do Weather Spark (2023), identifica-se que a porcentagem de tempo em que o céu fica encoberto ou parcialmente encoberto é de 39% ao longo do mês, já a probabilidade de céu encoberto ou quase encoberto é de 41%.

Diante de tais indicativos, observa-se que os meses de fevereiro e junho correspondem aos meses com mais cancelamentos, coincidindo com o período do primeiro semestre de 2023 com

mais eventos climáticos que podem provocar cancelamentos de voos, neste caso, a chuva acompanhada de rajadas de vento e a neblina, respectivamente.

Todos os levantamentos de dados apresentados são indispensáveis para compreender o impacto de tais ocorrências no direito do consumidor. Haja vista que diante de caso de cancelamento por força maior, ligado a questões climatológicas, o transportador aéreo não é considerado responsável direto por tais situações.

Frente aos casos de cancelamentos, mesmo por motivos de força maior, a Resolução nº 400/2016 da ANAC dispõe:

Art. 20. O transportador deverá informar imediatamente ao passageiro pelos meios de comunicação disponíveis:

II - sobre o cancelamento do voo ou interrupção do serviço.

§ 2º A informação sobre o motivo do atraso, do cancelamento, da interrupção do serviço e da preterição deverá ser prestada por escrito pelo transportador, sempre que solicitada pelo passageiro.

Art. 21. O transportador deverá oferecer as alternativas de reacomodação, reembolso e execução do serviço por outra modalidade de transporte, devendo a escolha ser do passageiro, nos seguintes casos:

II - cancelamento de voo ou interrupção do serviço (ANAC, 2016).

Além disso, o artigo 26 da mesma resolução destaca que a assistência material ao passageiro deve ser oferecida em caso de cancelamento do voo, bem como, em seu artigo 27, destaca que a assistência material consiste em satisfazer as necessidades do passageiro e deve ser ofertada de forma gratuita pela empresa aérea.

Nesse sentido, frente a objetivação da responsabilidade, pode-se observar duas principais características ligadas ao aspecto doutrinário e histórico. Primeiramente, destaca-se que as vítimas passaram a ser tuteladas com o reconhecimento da hipossuficiência no âmbito consumerista, podendo dispor de mecanismos que proporcionam reparação ao dano sofrido. Em outro plano, destaca-se que no âmbito dos transportes, estes passaram a centralizar suas preocupações nos deveres de proporcionar segurança e proteção, agindo na prevenção de danos e acidentes, e melhorando a prestação de serviços (Furukawa, 2015, p. 142).

Dessa forma, destaca-se a Constituição Federal de 1988, em seu artigo 5º, introduz o direito à segurança e a correspondente obrigação como uma regra geral. A concretização da responsabilidade também é abordada no artigo 37, em seu parágrafo 6º, e no artigo 21, inciso XXIII, alínea c, da Constituição Federal.

Além disso, é nesse cenário que o CDC estabelece a necessidade de promoção de segurança ao consumidor, como um direito fundamental, além da garantia de prevenção e reparação de danos causados ao consumidor, conforme positivado no artigo 6º, em seu inciso VI. Além disso,

destacam-se no CDC os artigos 12 e 14, que visam garantir a obrigação do fornecedor de produtos e serviços de responder por danos causados independente de culpa, demonstrando-se assim a responsabilidade objetiva (Furukawa, 2015, p. 142).

Ligando-se a relação contratual entre passageiro e empresa aérea, cabe destacar que grande parte da doutrina liga a força maior a fatos da natureza, como fortes chuvas e neblina. Nesse âmbito, verificar as condições meteorológicas são de grande importância para evitar acidentes aéreos, sendo imprescindível a existência de padrões de segurança para que um voo seja realizado ou cancelado. As condições meteorológicas adversas, que não podem ser superadas por intermédio de avanços tecnológicos, poderão justificar o cancelamento ou adiamento do voo, estando presente, nesta hipótese, a força maior (Furukawa, 2015, p. 151).

Tratando-se do aeroporto de Cascavel, pode-se utilizar como exemplo o acórdão sob o nº 0035349-14.2022.8.16.0021, julgado pela 5ª Turma Recursal dos Juizados Especiais em 2023:

RECURSO INOMINADO. TRANSPORTE AÉREO NACIONAL. CANCELAMENTO DE VOO SEM AVISO PRÉVIO. INFORMAÇÃO PRESTADA APENAS NO MOMENTO DO CHECK-IN. REACOMODAÇÃO EM NOVO VOO SOMENTE PARA O OUTRO DIA. ATENDIMENTO PARCIAL À RESOLUÇÃO Nº 400/2016. DANO MORAL MANTIDO. QUANTUM INDENIZATÓRIO QUE NÃO COMPORTA REDUÇÃO. RECURSO CONHECIDO E NÃO PROVIDO. 1. A recorrente pretende a reforma da sentença que julgou procedente o pedido de indenização por danos morais formulado em razão da falha na prestação de serviços (atraso de voo). 2. Restou demonstrado que os autores adquiriram passagens aéreas, com saída de Cascavel com destino a Belo Horizonte e conexão em Campinas. Ocorre que o voo com saída de Cascavel, não decolou, segundo a ré, por condições meteorológicas desfavoráveis. 3. No recurso, a parte reclamada pretende que seja reconhecida sua ausência de responsabilidade em virtude da instabilidade climática. Subsidiariamente, pretende a redução do valor arbitrado. 4. Em que pese a alegação de excludente de força maior decorrente do mau tempo, os documentos apresentados junto à inicial, especificamente de mov. 1.11, não levam à conclusão, por si só, de que o aeroporto estava fechado para pousos e decolagens. 5. Muito embora que, de fato, após o cancelamento do voo a empresa aérea tenha providenciado outros meios de cumprir com o contrato (emissão de voucher hotel com alimentação e acomodação em novo voo), no caso em tela, somou um atraso de 13 horas para chegada ao destino. 6. Neste contexto, é caso de manter a procedência da demanda. Contudo, não somente pelo atraso em relação ao voo originariamente contratado. Conforme ressaltado pelos recorridos na exordial, verifica-se que a companhia aérea não comprovou que lhe realocou na primeira oportunidade, conforme dispõe o art. 28 da mencionada resolução, sendo certo que, em vez de chegarem na cidade de Belo Horizonte às 16h10 do dia 06/10/2022, chegaram somente na metade do dia seguinte, perdendo vários passeios previamente programados para a data da chegada e uma diária de hotel que já estava previamente reservada. Além de aguardarem o dia inteiro no aeroporto, para serem realocados apenas para o dia seguinte, tendo de se deslocar de madrugada para outra cidade a fim de embarcarem. A situação revela falha na prestação do serviço, de modo que deve ser reconhecido o dever de indenizar pelo transtorno suportado. 7. No que tange ao quantum indenizatório, deve o valor

estipulado atender de forma justa e eficiente a todas as funções atribuídas à indenização. Tomando-se por base os aspectos do presente caso, o valor arbitrado em sentença de R\$ 3.000,00 (três mil reais) para cada parte, encontra-se em consonância com os valores arbitrados por esta Turma Recursal em casos análogos, vez que se afigura suficiente para cumprir as finalidades punitivas, pedagógicas e compensatórias da verba, sem configurar enriquecimento injustificado (Tribunal de Justiça do Estado do Paraná, 2023).

No recurso acima disposto, verifica-se o caso em que uma companhia aérea foi condenada a pagar indenização por danos morais devido ao cancelamento de um voo sem aviso prévio, resultando em um atraso significativo para os passageiros. A empresa alegou que o cancelamento ocorreu devido a condições meteorológicas desfavoráveis (força maior), mas não conseguiu comprovar que o aeroporto estava fechado para pousos e decolagens.

Embora a empresa tenha fornecido acomodações como hotel e alimentação, os passageiros enfrentaram um atraso de 13 horas e perderam atividades programadas, incluindo uma diária de hotel já reservada. Além disso, a realocação para outro voo não ocorreu na primeira oportunidade disponível, conforme exigido pela Resolução 400/2016 da ANAC. A sentença de R\$ 3.000,00 de indenização para cada passageiro foi mantida, considerando justa a compensação pelos transtornos e em consonância com outros casos semelhantes, cumprindo as funções punitiva, pedagógica e compensatória da indenização.

Cabe mencionar que, a falha na prestação de serviço ocorre quando o trabalho realizado não atende às expectativas razoáveis do cliente, não cumpre com os padrões de qualidade estabelecidos ou viola os termos acordados entre o prestador e o consumidor. Nesses termos, a companhia aérea argumentou em sentido contrário à ausência de responsabilidade em virtude da instabilidade climática em Cascavel quando o voo deveria acontecer. Contudo, os documentos apresentados pela parte autora não levam à conclusão de que o aeroporto estava fechado para pousos e decolagens.

Nesse sentido, destaca-se a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica, vez que seu artigo 256 deixa expresso que o transportador responde pelo dano decorrente, mas que não será responsável em caso de força maior, desde que a haja a ocorrência de evento imprevisível e inevitável, como no caso de restrições de pousos e decolagens decorrentes de condições meteorológicas adversas impostas por órgão do sistema de controle do espaço aéreo.

Além disso, demonstra-se também que após o cancelamento do voo a empresa aérea providenciou outros meios de cumprir com o contrato, com emissão de pernoite no hotel, com alimentação e acomodação em novo voo.

Em outro caso, também relativo ao aeroporto de Cascavel, verifica-se o acórdão sob o nº 0001323-81.2018.8.16.0036, julgado pela 2ª Turma Recursal dos Juizados Especiais em 2019:

RECURSO INOMINADO. RESPONSABILIDADE CIVIL. DIREITO DO CONSUMIDOR. TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS. ATRASO/CANCELAMENTO DO VOO. PRELIMINAR DE INCOMPETÊNCIA TERRITORIAL. REJEIÇÃO. EMPRESA AÉREA QUE POSSUI FILIAL NA COMARCA. INTELIGÊNCIA DO ARTIGO 4º, INCISO I, DA LEI Nº. 9.099/95. ALEGAÇÃO DE FORÇA MAIOR, DECORRENTE DE CONDIÇÕES CLIMÁTICAS ADVERSAS. NÃO COMPROVAÇÃO. FALHA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO. DANO MORAL CONFIGURADO. ENUNCIADO Nº. 4.1 DAS TURMAS RECURSAIS DO TJ-PR. QUANTUM ARBITRADO DA INDENIZAÇÃO QUE OBSERVOU AS CIRCUNSTÂNCIAS DO CASO CONCRETO E OS PRINCÍPIOS DA PROPORCIONALIDADE E RAZOABILIDADE. SENTENÇA CONFIRMADA PELOS PRÓPRIOS FUNDAMENTOS. PARTE FINAL DO ART. 46 DA LEI Nº 9.099/95. RECURSO A QUE SE NEGA PROVIMENTO. 1. Trata-se de Recurso Inominado interposto pela requerida AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS S/A, nesta AÇÃO INDENIZATÓRIA que lhe move EDUARDO HENRIQUE SAVARIS, em face da sentença que JULGOU PROCEDENTE o pedido, para condenar a reclamada a pagar ao reclamante a quantia de R\$ 8.000,00 (oito mil reais), a título de danos morais, sobre a qual deverá incidir correção monetária pela média aritmética do INPC e IGP-DI, a partir da data desta sentença, e juros à taxa de 1% (um por cento) ao mês, a partir da data da citação. [...] O voo em que o autor embarcaria sofreu cancelamento em razão das condições climáticas adversas que pairavam sobre o aeroporto de Cascavel/PR. Diante deste imprevisto, a Recorrente reacomodou o passageiro para o próximo voo disponível tendo fornecido alimentação e hospedagem. Desarrazoado supor que a AZUL venha a ser instada a indenizar a recorrida, por ter agido no melhor interesse dos passageiros ao evitar um pouso em situação de risco. Evidente que as condições eram absolutamente desfavoráveis para as operações de voo, o que acabou por ocasionar diversos transtornos em voos que tentavam pousar e decolar do aeroporto de Curitiba/PR durante o dia 20/10/2017. Não houve descaso para com os passageiros, pois a Recorrente AZUL procurou de todas as formas ampará-los para que uma melhor solução fosse encontrada. Não há que se falar em indenização por danos morais, pois conforme amplamente demonstrado, os eventuais transtornos sofridos pela Recorrida foram gerados por motivo de força maior. Em momento algum a Recorrida sofreu qualquer dano à sua personalidade ou honra, motivo pelo qual o pedido de indenização por danos morais não encontra qualquer embasamento fático ou jurídico. Alternativamente, pugna a recorrente pela redução do valor da indenização por danos morais, em patamares mais razoáveis e condizentes ao caso em análise, sob pena de configurar enriquecimento ilícito do requerente. É o relatório. Passo ao voto. 2. Da análise do processado, entendo que não assiste razão à companhia aérea recorrente/requerida. [...] (Tribunal de Justiça do Estado do Paraná, 2019).

No recurso acima disposto, que cumpre sua função, embora apresente pouca argumentação jurídica em que pese a utilização de dispositivos legais específicos ou menção de teorias a fim de fundamentar a decisão, a Azul Linhas Aéreas se posiciona contra a sentença que a condenou ao

pagamento de R\$ 8.000,00 por danos morais a Eduardo Henrique Savaris, em razão de atraso e cancelamento de voo.

A recorrente alegou incompetência territorial do juízo e força maior decorrente de condições climáticas adversas no aeroporto de Cascavel/PR. Contudo, o tribunal rejeitou a alegação de incompetência, visto que a companhia aérea possui filial na comarca de São José dos Pinhais/PR, e a responsabilidade civil foi reconhecida, uma vez que a empresa não comprovou adequadamente a força maior.

A decisão de primeiro grau foi mantida, considerando que houve falha na prestação de serviços e dano moral configurado. O valor da indenização foi considerado adequado e proporcional ao caso, em sentido da ausência de assistência material e oferecimento de transporte em prazo razoável por parte da empresa aérea, indicando-se que houve atraso de 11 horas.

Nesse âmbito de força maior, destaca-se que a alegação de mau tempo por meio de boletim METAR ou telas sistêmicas não é idônea, pois são as próprias empresas aéreas que alimentam o sistema de dados, tratando-se de prova unilateral. Prova unilateral é aquela produzida por apenas uma das partes envolvidas em um processo judicial, sem a participação ou contribuição da parte contrária. Embora seja válida, costuma ser analisada com cautela, pois não foi produzida de forma conjunta ou confrontada diretamente pela outra parte.

Em sentido argumentativo, ainda, pode-se apontar como exemplo o entendimento do Tribunal de Justiça de São Paulo (2018), em julgado no processo 1015916-24.2018.8.26.0100, onde se estabelece que cancelamento de voo por condições climáticas severas pode ser considerado caso fortuito interno, gerando dever de indenizar, vez que a empresa deve assumir a responsabilidade ao vender bilhetes durante período previsível de intempérie. Deve-se ponderar que existem condições climáticas que são previsíveis em determinadas localidades, ou recorrentes em determinadas épocas do ano.

Frente a isto, a ANAC (2014) estabelece que em caso de cancelamento, o consumidor poderia também optar por: receber o reembolso integral, ou remarcar o voo, sem custo, para data e horário de sua conveniência, ou embarcar no próximo voo da mesma empresa ou de outra empresa aérea, para o mesmo destino, sem custo, se houver disponibilidade de lugares.

No caso em tela que apresenta um atraso de 13 horas para chegada ao destino, foi mantido o pedido da parte autora no que pese a indenização, não apenas pelo atraso do voo contratado, mas também pelo fato de que a empresa aérea não comprovou que realocou a parte autora na primeira oportunidade, conforme dispõe a ANAC, no art. 28 da Resolução nº 400/2016:

Art. 28. A acomodação será gratuita, não se sobreporá aos contratos de transporte já firmados e terá precedência em relação à celebração de novos contratos de transporte, devendo ser feita, à escolha do passageiro, nos seguintes termos:

I - em voo próprio ou de terceiro para o mesmo destino, na primeira oportunidade; ou

II - em voo próprio do transportador a ser realizado em data e horário de conveniência do passageiro.

Parágrafo único. Os PNAEs, nos termos da Resolução nº 280, de 2013, terão prioridade na acomodação (ANAC, 2016).

Nesse aspecto, pode-se argumentar em sentido de que o principal objetivo da Política Nacional de Relações de Consumo (PNRC) é satisfazer as exigências dos consumidores. Em relação ao contexto em discussão, esse objetivo está vinculado a um direito fundamental dos cidadãos, conforme definido no artigo 6º da Constituição Federal (Almeida, 2018, p. 18).

Consequentemente, quando a Autoridade de Aviação Civil do Brasil emite uma regulamentação que estipula as regulamentações para o transporte aéreo, ela está atendendo a uma das necessidades basilares dos consumidores e a um direito assegurado pela Constituição Federal, que é a capacidade de se deslocar utilizando um meio de transporte. Esse direito é de suma importância, especialmente considerando as vastas dimensões territoriais do Brasil (Almeida, 2018, p. 18).

Desse modo, pode-se indicar que este eixo buscou demonstrar a aplicabilidade do CDC frente ao cancelamento de voos por força maior, ligando esta a condições climáticas, sobretudo no que tange o debate sobre responsabilidade civil. Para tal, utilizou-se como exemplo relatórios mensais dos meses referentes ao primeiro semestre de 2023 relativos aos voos marcados e cancelados no aeroporto de Cascavel.

Os dados colhidos mostram cancelamentos, principalmente em fevereiro e junho, devido às chuvas e neblina, que tem relação direta com o que é conhecido como motivo de força maior para cancelamento de voos. O presente eixo destaca dois julgados, onde demonstrou-se que mesmo havendo alegação de força maior, mantém-se a responsabilidade da empresa aérea em cumprir a obrigação contratual de transporte, garantindo-se amparo ao consumidor no que tange disposto no CDC, Constituição Federal e resoluções da ANAC.

Considerações finais

Ao finalizar as reflexões, é possível realizar alguns apontamentos a título de considerações finais.

O presente artigo aborda o direito do consumidor no contexto do transporte aéreo no Brasil, destacando a importância do Código de Defesa do Consumidor, que por sua vez, reconhece o consumidor como detentor de direitos e o Estado como seu defensor. Desse modo, o transporte aéreo está sujeito às normas nele dispostas, sobretudo em sentido a apontar a existência de responsabilidade civil do transportador em relação ao cancelamento de voos.

Em casos de força maior, como condições climáticas adversas, a empresa aérea pode ser isenta de responsabilidade ligada ao motivo do cancelamento, mas continua sendo responsável por: 1) Reembolsar o consumidor; 2) Remarcar o voo (sem custo adicional), para data e horário de sua conveniência; 3) Embarcar o consumidor no próximo voo, da mesma empresa ou de outra, para o mesmo destino (sem custo), se houver disponibilidade de lugares.

No caso do aeroporto de Cascavel, o presente trabalho buscou trazer um demonstrativo entre a relação meteorológica e o cancelamento de voos, indicando que no primeiro semestre de 2023, 104 voos foram cancelados, em sua maioria nos meses de fevereiro e junho, meses em que ocorreram adversidades climáticas negativas ao transporte aéreo, especificamente por conta de chuvas, ventos e neblina.

Tratando-se da responsabilidade objetiva das companhias aéreas, o artigo destaca exemplos envolvendo companhias aéreas em processos motivados por cancelamentos de voos no aeroporto de Cascavel, envolvendo força maior.

De tal modo, foi possível verificar que nos dois julgados, que mesmo havendo alegação de força maior, manteve-se a responsabilidade da empresa aérea em cumprir a obrigação contratual de transporte, garantindo amparo ao consumidor no que tange disposto no CDC, Constituição Federal e resoluções da ANAC.

Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Atraso e Cancelamento de Voo e Preterição de Embarque**. Brasília, 2014.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Percentuais de atrasos e cancelamentos**. Brasília, 2023.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). **Resolução nº 400 de 13 de Dezembro de 2016**. Brasília, 2016. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016>. Acesso em: 27 ago. 2023.

ALBANO, João Fortini. **Vias de transporte**. São Paulo: Grupo A, 2016.

ALFARANO, Rafaella Souza. **Responsabilidade Civil das Companhias Aéreas em decorrência ao cancelamento de voo perante o âmbito indenizatório**. RUNA - Repositório Universitário da NIMA, [S. l.], p. 1-13, 2022.

ALMEIDA, Hildevana Meire da Silva. **Análise da Resolução 400/2016, publicada pela Anac, à luz dos objetivos da Política Nacional das Relações de Consumo: um estudo de caso**. Orientador: Sérgio Morais Cantal. 2018. 58 p. Monografia (Programa de Pós-Graduação Lato Sensu em Direito do Consumidor) - Universidade Paulista, São Paulo, 2018.

AUTARQUIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE, TR NSITO E CIDADANIA (TRANSITAR). **História do aeroporto**. 2023.

BENJAMIN, Antônio Herman. O transporte aéreo e o Código de Defesa do Consumidor. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, p. 23-37, 2015.

BIELSCHOWSKY, Pablo; CUSTÓDIO, Marcos da Cunha. A evolução do setor de transporte aéreo brasileiro. **Revista Eletrônica Novo Enfoque**, [s. l.], p. 72-93, 2011.

BRAGHIROLI, Jean Carlos Bueno. **Estudo da geometria e manutenção da pista de pouso e decolagem do aeroporto municipal de Cascavel Coronel Adalberto Mendes da Silva**. Orientador: Carlos Eduardo Tino Balestra. 2018. 130 p. Trabalho de conclusão de curso (Bacharel em Engenharia Civil) - Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Toledo, 2018.

BRASIL. **Lei nº 7.565, de 19 de Dezembro de 1986**. Código Brasileiro de Aeronáutica.

CASTRO, Newton de; LARNY, Philippe. Desregulamentação do setor transporte o subsector transporte aéreo de passageiros. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**, Brasília, p. 1-57, 1993.

CATVE. **Cascavel tem chuvas acima da média com mais de 400 mm em fevereiro**. Cascavel, 2023.

CATVE. **Pelo 5º dia seguido, viagens são canceladas no Aeroporto de Cascavel**. Cascavel, 2023.

CLIMATEMPO. **Climatologia e histórico de previsão do tempo em Cascavel, BR.** 2023.

FILHO, Sergio Cavaliere. **Programa de Responsabilidade Civil.** São Paulo: Grupo GEN, 2023.

FURUKAWA, Adriana Tayano Fanton. Responsabilidade civil contratual no transporte aéreo: hipóteses de não incidência à luz do Código de Defesa do Consumidor. In: GUERRA, Alexandre Dartanhan de Mello; MALFATTI, Alexandre David. **Reflexões de magistrados paulistas nos 25 anos do Código de Defesa do Consumidor.** São Paulo: Escola Paulista da Magistratura, 2015. p. 139-168.

GAZETA DO POVO. **Após modernização, aeroporto de Cascavel se destaca em prêmio nacional.** 2023.

GAZETA DO POVO. **Vento arrasta avião no Aeroporto de Cascavel: aeronave teve danos no trem de pouso.** 2023.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade civil.** São Paulo: Editora Saraiva, 2022.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Panorama e perspectivas para o transporte aéreo no Brasil e no mundo.** Brasília, 2010

NADER, Paulo. **Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil,** 6ª edição. São Paulo: Grupo GEN, 2015.

SONINO, Guido. **Depois da turbulência: a aviação comercial brasileira aprende com suas crises.** São Paulo: APVAR, 1995.

TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim A. **Manual de Direito do Consumidor: Direito Material e Processual.** Volume Único. São Paulo: Grupo GEN, 2023.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DO PARANÁ (TJPR). **5ª Turma Recursal dos Juizados Especiais.** 0035349-14.2022.8.16.0021. Cascavel. Rel.: Juíza De Direito Da Turma Recursal Dos Juizados Especiais Manuela Tallão Benke - J. 31.07.2023.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DO PARANÁ (TJPR). **2ª Turma Recursal dos Juizados Especiais.** 0001323-81.2018.8.16.0036. São José dos Pinhais. Rel.: Magistrado Osvaldo Taque – J. 23.10.2019.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO (TJSP). **38ª Câmara de Direito Privado.** 1015916-24.2018.8.26.0100. São Paulo. Rel.: Magistrado Achile Alesina – J. 25.10.2018.

WEATHER SPARK. **Clima e condições meteorológicas médias em Cascavel no ano todo.** 2023.