



FACULDADE ESUP

CURSO DE DIREITO

YAN GLEBB PINHEIRO SILVA

**EFEITOS DA COVID-19 NAS RELAÇÕES CONSUMERISTAS À LUZ
DA LEI 14.034/20**

GOIÂNIA

2022

YAN GLEBB PINHEIRO SILVA

**EFEITOS DA COVID-19 NAS RELAÇÕES CONSUMERISTAS À LUZ
DA LEI 14.034/20**

Trabalho de Conclusão de curso
apresentado ao Curso de Direito, da
Faculdade ESUP como requisito parcial à
obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientador(a): Ma. Sara de Lima Saeghe
A. Ximenes.

GOIÂNIA

2022

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	4
1 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E SUAS ORIGENS.....	5
2 EXPERIÊNCIA NORTE AMERICANA NAS RELAÇÕES DE CONSUMO.....	6
3 PRIMEIROS MOVIMENTOS CONSUMERISTAS NA EUROPA.....	7
4 CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E SUAS ORIGENS.....	9
4.1 ORIGEM DA LEI 14.034/2020 E SUAS FUNÇÕES.....	10
5 INAPLICABILIDADE NA PRÁTICA DA LEI 14.034/20.....	14
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	17
7 REFERÊNCIAS.....	18

INTRODUÇÃO

Neste trabalho, iremos abordar os impactos causados pela pandemia da COVID-19, verificando os efeitos presentes nas relações de consumo, principalmente na aviação civil brasileira.

Esta pesquisa fora produzida por meio A pesquisa foi realizada por meio de coletânea bibliográfica, bem como dispositivos jurídicos de nosso sistema jurídico brasileiro.

Neste primeiro momento, partiremos do pressuposto histórico do Código de Defesa do Consumidor, no qual, irá auxiliar melhor compreensão dos direitos consumeristas até a criação da Lei 8.078/90.

Posteriormente, aprofundamento na criação e as origens do Código de Defesa do Consumidor, bem como a criação da lei 14.034/20 que trata das medidas emergenciais para aviação civil brasileira durante a pandemia da Covid-19.

Por fim, a inaplicabilidade na prática da lei 14.034/20, a qual, vulnerabiliza ainda mais os consumidores e asseguram em partes os direitos dos mesmos durante este período caótico de pandemia.

1. EVOLUÇÃO HISTÓRICA CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E SUAS ORIGENS

Como sabemos, a parte histórica explica diversas coisas nos mais variados temas. Para explicar de forma mais clara e sistemática o sistema de proteção aos direitos dos consumidores como conhecemos hoje, é necessário ser compreendido uma série de ocorrências históricas envolvendo o consumo, de forma a demonstrar as relações de consumo.

Os primeiros relatos identificados da proteção dos consumidores foram identificados no antigo Egito. A história nos conta que, já naquela época da antiguidade, era nítido a existência de concorrência entre diversos fabricantes daquele período, no sentido de ofertarem produtos com durabilidade ou maior qualidade, principalmente em razão da existência de consumidores.

Outra forma em que podemos verificar a existência da proteção dos direitos dos consumidores de forma mais rústica, são nos textos do do Código de Hamurabi, editado no Império Babilônico. Visando defender os compradores de bens e serviços, o Rei Hamurabi criou uma forte legislação, sendo de mais cristalina visualização nos artigos 229 e 233 do referido estatuto. Vejamos:

Art. 229 – Se um pedreiro edificou uma casa para um homem mas não a fortificou e a casa caiu e matou seu dono, esse pedreiro será morto”

Art. 233 – Se um pedreiro construiu uma casa para um homem e não executou o trabalho adequadamente e o muro ruiu, esse pedreiro fortificará o muro às suas custas.

É de fácil compreensão neste texto, a existência da conhecida responsabilidade objetiva, onde hoje é de suma importância nas relações consagradas pelo Código de Defesa do Consumidor, através do princípio da boa-fé objetiva, mais precisamente nos artigos 4º, III e 51, IV. No qual, existia a inquietação com a reparação de possíveis prejuízos causados à consumidores por defeitos provenientes de projetos de construção, edificação, todavia naquela época existia a conhecida pena capital prevista.

2 EXPERIÊNCIA NORTE AMERICANA NAS RELAÇÕES DE CONSUMO:

Os primeiros e principais movimentos a em busca da regulamentação dos direitos consumeristas, iniciaram no fim do Século XIX nos Estados Unidos da América, assim seguindo a seguinte ordem. Vejamos:

Em 1872 inicia-se o movimento de Edição da Sherman Anti Trust Act, mais conhecida por Lei Sherman, tendo por finalidade fiscalizar fraudes praticadas nos comércios norte-americanos, além de restringir propagandas combinação de preços e os monopólios, por exemplo.

Surge em 1891 a New York Consumers League sendo o primeiro órgão de defesa do consumidor, fundado por Josephine Lowell – ativista feminista e ligada ao movimento de trabalhadores. Vários anos depois, Florence Kelly fundou a National Consumers League, a partir do encontro entre Nova Iorque, Boston e Chicago. Sabe-se que tal organismo adquiria e incentivava a compra de produtos industrializados por empresas que aderiram as pautas aos direitos humanos.

A obra Upton Sinclair escreve The Jungle (A selva) de 1906, narra uma visita a uma fábrica de alimentos à base de carne. Diante os surpreendentes relatos realizados na obra e a repercussão levou à edição da Pure Food And Drug Act, sendo um marco importantíssimo à fiscalização deste tipo de alimentos.

Em 1907 iniciou-se a criação do Meat Inspect Act, com intuito de voltar os olhos à inspeções e fiscalizações nas comercializações de carnes. Sendo assim, essa lei foi reflexo do Pure Food and Drug Act, de um ano anterior à esta data.

Em 1914 contou com a criação do Federal Trade Commission se trata de uma agência independente do governo dos EUA com a principal missão de fiscalização e a proteção do consumidor.

Surge então em 1927 Pure Food Drug Insecticide Administration (PFDA), sendo lançado no mesmo ano, por Stuart Chase e Frederick Schilink a “Campanha da Prova”, sendo o objetivo em orientar os

consumidores ao consumo conscientemente, com o uso racional do dinheiro. Três anos mais tarde, o PFDA daria origem à Food and Drug Administration (FDA), passando a ser a autarquia mais respeitada no que diz respeito ao controle de gêneros alimentícios e medicamentos.

Surgimento em 1936 da Consumers Union, tornando um importante órgão em proteção do consumidor por todo mundo. Dentre suas atribuições estava a de publicar revistas e material didático para a orientação dos consumidores.

Um dos principais marcos nas relações consumeristas, veio no dia 15 de março em 1962, onde o presidente Kennedy proferiu mensagem que em síntese, diz: “consumidores somos todos nós”, sendo em todo momento o ser humano está praticando relações de consumo. O presidente Kennedy sustentava que os consumidores em algum momento da história da humanidade seria o maior grupo da economia, influenciando e sendo influenciado por quase unânimes as decisões econômicas, sendo elas públicas ou privadas. Entretanto, sendo em especial um grupo considerável da economia não organizado, cujos clamores quase nunca seriam ouvidos. Neste texto enviado ao Congresso, conclamava o Estado guardar suas atenções à este grupo e, ainda, arrolou uma série de direitos fundamentais dos consumidores, sendo eles:

- 1 – Direito à saúde e à segurança;
- 2 – Direito à informação;
- 3 – Direito à escolha;
- 4 – Direito a ser ouvido.

3 PRIMEIROS MOVIMENTOS CONSUMERISTAS NA EUROPA

Diante a necessidade de cooperação internacional após a 2ª Guerra Mundial, especialmente para reconstrução da Europa no pós-guerra, como também a crescente do mercado, proporcionou o crescimento e criação de diversos organismo visando a defesa dos consumidores.

1948 – Após a ingerência dos EUA, iniciou-se a OECE, com o objetivo de proporcionar a iniciação do Plano Marshall.

1969 – Os países membros da OECE, juntamente com os Estados Unidos e Canadá, aumentaram a abrangência da atuação da organização para auxiliarem países em desenvolvimento como por exemplo o Brasil naquela época.

1971 – Posteriormente, a proteção do consumidor passou a conta com Ombudsman e o Juizado de Consumo, mais tarde seguido por outros países como Dinamarca, Noruega e Finlândia.

1976 – A Comissão dos Consumidores, originada a partir da OCDE, criou também a Carta dos Consumidores, sendo o primeiro documento oficial da Europa em defesa dos Direito dos Consumidores.

1977 – Na Inglaterra, o Unfair Contract Terms Act fora criado, no qual trata-se de um sistema de defesa do consumidor quanto ao reconhecimento da nulidade de cláusula abusiva, notadamente aquelas que visam a exclusão de responsabilidade e riscos do fornecedor.

No direito italiano, antagônico que determina a legislação consumerista brasileira e alemã, as cláusulas abusivas em contratos de consumo não são reconhecidas como nulas de pleno direito. Pode-se verificar no artigo 1341 do Código Civil italiano, tendem a ter eficácia, uma vez que especificamente aprovadas por escrito, sendo que a “aprovação”, neste sentido, traduz a idéia de consentimento. Vejamos:

Art. 1.341 – As condições gerais do contrato previamente estabelecidas por um dos contratantes serão eficazes em relação ao outro se, no momento da conclusão do contrato, forem do conhecimento deste último ou se deveriam sê-las de seu conhecimento segundo o critério de diligência ordinária.

Resta claro então, o princípio da autonomia da vontade, conservando o aforismo *pacta sunt servanda*, presente em plano inicial italiano. Outro grande ponto importante na legislação italiana é quando os dispositivos onde tratam sobre a boa-fé de forma expressa em seus artigos 1175 e 1337. Sendo assim, passou a ter entendimento quanto à boa fé objetiva, sendo consagrados nos dois dispositivos citados.

As normas consumeristas italiana, norte americana, portuguesa, espanhola, entre outras, contribuíram e muito para a formação do sistema jurídico brasileiro em que conhecemos atualmente. Portanto, trata-se basicamente de um emaranhado de leis, ideias e experiências, extraídas de outros países como os citados acima.

4 CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E SUAS ORIGENS

O termo consumerismo vem no vocabulário inglês de consumerism, que nada mais é que o conhecido movimento social ocorrido nos Estados Unidos da América na década de 1960, contra comercialização, abusos de técnicas de marketing, insegurança de produtos e serviços, buscando os avanços de confiabilidade dos mesmos.

Outra figura importantíssima para entendermos melhor as origens do Código de Defesa do Consumidor, é a figura do Ralph Nader, advogado americano responsável pelo primeiro recall automobilístico, bem como pagamento de “tarifas” indenizatórias neste sentido. Naquele causídico ajuizou ação contra fabricante de automóveis após um defeito de fabricação em um de seus automóveis, no qual apresentou falhas na parte elétrica, sendo esta falha, na qual se deu um acidente provocando a explosão do mesmo.

No ocorrido, uma família foi vítima do acidente, culminando com a morte do filho do casal, ingressando Ralph Nader ação indenizatória contra a fabricante, sendo auxiliado por ex-contador da empresa como testemunha do recorrente fato. Nesta ocasião, fora revelado que a fabricante dos veículos preferia pagar as indenizações pelos danos causados, do que reparo nos veículos. Com o consequente êxito na demanda, fez com que Nader conseguisse pagamento de uma indenização milionária à família vítima, bem com o reparo de todos os veículos defeituosos.

Com a grande repercussão e experiências na proteção do consumidor, tomou a iniciativa a ONU em 1985 através da Resolução 39/248, em reconhecer o fornecedor como a parte mais fraca da relação de consumo, fazendo assim, merecedor de tutela jurídica específica,

seguindo assim, a legislação consumerista brasileira. Criando-se assim, uma série de normas internacionais em prol do consumidor, transpassando esse direito a diversos outros países. Esse documento tinha por finalidade haver um alinhamento quanto às diretrizes aos países, especialmente os em desenvolvimento.

Há registros de que a intensificação do consumo no Brasil, se intensificou junto com o crescimento das indústrias, por volta da década de 30, sendo o que o Estado já possuía características fortemente na ordem econômica.

Antes da inclusão da Constituição de 1988, houve um marco significativo com a edição da Lei 7.347/85, onde fora criado no mesmo ano, o Conselho Nacional de Defesa do Consumidor.

No Brasil, o direito do consumidor possui fincas na Constituição Federal de 1988, cuja garantia de defesa do consumidor encontra-se consagrada em seu art. 5º XXXII.

No que se refere ao Código de Proteção e Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/90), é portanto um sistema de cláusulas abertas onde alguns dispositivos possuem rol meramente exemplificativo, dando margem interpretativa ao judiciário quando do julgamento de ações cujo objeto é afeto às suas disposições.

4.1 ORIGEM DA LEI 14.034/2020 E SUAS FUNÇÕES

Editada em março do ano de 2020, a lei 14.034 deriva da Medida provisória nº 925/2020, onde trata das medidas emergências acerca da aviação civil brasileira, diante o fato do tremendo abalo econômico causado pela Pandemia da COVID-19 em nosso país.

Com o alastro do COVID-19 pelo Brasil e pelo mundo, as atividades exercidas pelas companhias aéreas foram drasticamente afetadas, trazendo principalmente reflexos como no fluxo de passageiros, queda nos faturamentos e conservação dos postos de trabalhos. A redução na malha aérea chegou à 92% (noventa e dois por cento) menos que o

habitual, chegando apenas à 1.241 (um mil, duzentos e quarenta e um) voos por semana.

Um dos pontos que cumpre ressaltar, é sobre a permissão do uso dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, onde houveram empréstimos com teto de até 3 (três) bilhões, com prazo de pagamento de até 30 (trinta) meses e, ainda, há previsão em perdão de dívidas das empresas em relação ao adicional de Tarifa Aeroportuárias, acumulados entre 01/12/2013 a 31/12/2016.

Agora sobre a visão do consumidor, sem dúvida nenhuma a lei trouxe aspectos importantes em relação aos cancelamentos, remarcações e reembolso no período de pandemia, mais precisamente entre 19/03/2020 e 31/12/2020. Há previsão nesta redação, que a companhia aérea tem o prazo de 12 meses contados da data do voo cancelado para realizar a devolução, sem prejuízo à assistência material, quando cabível. *in verbis*:

Art. 3º O reembolso do valor da passagem aérea devido ao consumidor por cancelamento de voo no período compreendido entre 19 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020 será realizado pelo transportador no prazo de 12 (doze) meses, contado da data do voo cancelado, observadas a atualização monetária calculada com base no INPC e, quando cabível, a prestação de assistência material, nos termos da regulamentação vigente.

Como uma segunda forma de solução às demandas dos consumidores, poderão as companhias aéreas oferecer aos consumidores crédito de montante igual ou superior à passagem aérea, podendo ser usada pelo consumidor ou por terceiros, no prazo de 18 (dezoito) meses para a utilização.

Outro ponto que merece atenção é a alteração do Código da Aeronáutica (Lei 7565/86) na aparente tentativa de "desjudicializar" a relação jurídica já existente, o que tem levado à diminuição do número de ações improcedentes julgadas.

De acordo com a Lei 14.034/2020, a constatação de dano extrapatrimonial decorrente do descumprimento de contrato de transporte está condicionada à demonstração exitosa do dano. *in verbis*:

Art. 251-A. A indenização por dano extrapatrimonial em decorrência de falha na execução do contrato de transporte fica condicionada à demonstração da efetiva ocorrência do prejuízo e de sua extensão pelo passageiro ou pelo expedidor ou destinatário de carga.

Reforça, pois, o entendimento que já vinha sendo utilizado após a decisão proferida no Superior Tribunal de Justiça, no julgamento do REsp 1.584.465[4], liderado pela Ministra Nancy Andrighi, que entendeu que a caracterização do dano moral presumido não pode ser elastecida a ponto de afastar a necessidade de sua efetiva demonstração em qualquer situação. In verbis:

DIREITO DO CONSUMIDOR E CIVIL. RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS E COMPENSAÇÃO DE DANOS MORAIS. PREQUESTIONAMENTO. AUSÊNCIA. SÚMULA 282/STF. ATRASO EM VOO INTERNACIONAL. DANO MORAL NÃO CONFIGURADO. EXTRAVIO DE BAGAGEM. ALTERAÇÃO DO VALOR FIXADO A TÍTULO DE DANOS MORAIS. INCIDÊNCIA DA SÚMULA 7/STJ. 1. Ação de reparação de danos materiais e compensação de danos morais, tendo em vista falha na prestação de serviços aéreos, decorrentes de atraso de voo internacional e extravio de bagagem. 2. Ação ajuizada em 03/06/2011. Recurso especial concluso ao gabinete em 26/08/2016. Julgamento: CPC/73. 3. O propósito recursal é definir i) se a companhia aérea recorrida deve ser condenada a compensar os danos morais supostamente sofridos pelo recorrente, em razão de atraso de voo internacional; e ii) se o valor arbitrado a título de danos morais em virtude do extravio de bagagem deve ser majorado. 4. A ausência de decisão acerca dos argumentos invocados pelo recorrente em suas razões recursais impede o conhecimento do recurso especial. 5. Na específica hipótese de atraso de voo operado por companhia aérea, não se vislumbra que o dano moral possa ser presumido em decorrência da mera demora e eventual desconforto, aflição e transtornos suportados pelo passageiro. Isso porque vários outros fatores devem ser considerados a fim de que se possa investigar acerca da real ocorrência do dano moral, exigindo-se, por conseguinte, a prova, por parte do passageiro, da lesão extrapatrimonial sofrida. 6. Sem dúvida, as circunstâncias que envolvem o caso concreto servirão de baliza para a possível comprovação e a consequente constatação da ocorrência do dano moral. A exemplo, pode-se citar particularidades a serem observadas: i) a averiguação acerca do tempo que se levou para a solução do problema, isto é, a real duração do atraso; ii) se a companhia ofertou alternativas para melhor atender aos passageiros; iii) se foram prestadas a tempo e modo informações claras e precisas por parte da companhia aérea a fim de amenizar os desconfortos inerentes à ocasião; iv) se foi oferecido suporte material (alimentação, hospedagem, etc.) quando o atraso for considerável; v) se o passageiro, devido ao atraso da aeronave, acabou por perder compromisso inadiável no destino, dentre outros. 7. Na hipótese, não foi invocado nenhum fato extraordinário que tenha ofendido o âmago da personalidade do recorrente. Via de consequência, não há como se falar em abalo moral indenizável. 8. Quanto ao pleito de majoração do valor a título de danos morais, arbitrado em virtude do extravio de bagagem, tem-se que a alteração do valor fixado a título de compensação dos danos morais somente é possível, em recurso especial, nas hipóteses em que a quantia estipulada pelo Tribunal de origem revela-se irrisória ou exagerada, o que não ocorreu na espécie,

tendo em vista que foi fixado em R\$ 5.000,00 (cinco mil reais). 9. Recurso especial parcialmente conhecido e, nessa extensão, não provido. (STJ, Recurso Especial nº 1.584.465 – MG., Rel. Min. Nancy Andrighi) g.n.

A redação do Código Aeronáutico acrescentou ainda que se o transportador provar que por caso fortuito ou de força maior, não foi possível tomar as medidas necessárias, adequadas e suficientes para prevenir o dano, será liberado mediante a sua reparação.

Nesse norte, entende-se como caso fortuito e força maior, nos termos do art. 256, § 3º do Código Aeronáutico, restrições ao pouso ou à decolagem decorrentes de condições meteorológicas adversas e indisponibilidade da infraestrutura aeroportuária.

Vemos, assim, a sensibilidade tanto dos tribunais quanto dos parlamentos na adoção de iniciativas que tenham impacto direto na redução dos prejuízos empresariais e na revitalização desta área.

Em recente decisão do Conselho Tutelar de Belo Horizonte, Processo nº 9006348.05.2019.813.0024, decidiu-se pela redução do valor pactuado da indenização por danos morais, reconhecendo-o em razão da evolução do cenário do tráfego aéreo nacional e internacional. como resultado da nova pandemia de coronavírus, as operações do réu foram severamente afetadas. Vejamos o seguinte trecho do livro r. julgamento [5], literalmente:

(...) O arbitramento do quantum indenizatório deve contemplar a participação dos envolvidos no episódio, suas consequências, a posição socioeconômica dos envolvidos, que traga lenitivo suficiente para a vítima, com caráter profilático, sem se constituir em fonte de enriquecimento sem causa, considerando, ainda, a forte retração econômica decorrente do isolamento social imposto para o combate à pandemia do coronavírus. Guiado por essas balizas, entendo de reduzir o valor da indenização de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) para R\$ 2.000,00 (dois mil reais) para o recorrido. (...)

Esse também é o entendimento do Tribunal de Justiça de São Paulo[6]:

(...) No mais, observo que as companhias aéreas passam por crise sem precedentes no setor, em razão da pandemia da COVID-19. A condenação geral e irrestrita em danos morais aos passageiros, neste momento, simplesmente conduzirá a quebra das companhias aéreas. Nesse ponto, observo que o argumento jurídico consequencialista, apesar de não ser o melhor, é previsto atualmente na Lei de Introdução às Normas do Direito brasileiro (artigo 20) (...).

Neste sentido, o Estado buscou diversos mecanismos jurídicos na contenção dos impactos causados às companhias aéreas neste período. Podemos observar ao lermos as jurisprudências acima.

5 INAPLICABILIDADE NA PRÁTICA DA LEI 14.034/2020

A balança entre o fornecedor e o consumidor referente aos contratos de consumo deve se considerar, para exame das situações de incerteza do cumprimento e utilidade da prestação que integre seu objetivo.

Na ocasião do passageiro persista na desistência da viagem, ou seja, realize cancelamento do serviço dentro do período de 19 de março a 31 de dezembro de 2020, terá direito ao reembolso, entretanto, é descontado fortuitas penalidades contratuais do valor à ser ressarcido. Caso o consumidor acatar o embolso de crédito, este necessitará ser correspondente ao valor do bilhete aéreo, podendo ser utilizado em até 18 meses, contanto à partir do seu recebimento.

Previsto pela norma, ressalva-se como uma prerrogativa a desistência exercidos pelo passageiro dentro de 24 horas, à contar do recebimento do comprovante de compra do bilhete aéreo e desde com antecedência seja solicitado, sendo igual ou eminente à 7 (sete) dias do seu embarque. Já previsto e disciplinado no artigo 11 da Resolução nº 400/2016 da ANAC, onde é previsto o reembolso sem qualquer ônus.

As disposições previstas no artigo 3º se adota, também, às hipóteses de atraso e de falha do serviço composta nos artigos 230 e 231 do Código Brasileiro de Aeronáutica, referente ao reembolso, ao crédito, à acomodação ou à remarcação do voo, independe do meio de pagamento utilizado para a compra do bilhete aéreo. No mais, caracteriza o artigo que o reembolso de tarifas aeroportuárias ou de recursos devidos a entes governamentais, decorrente à pagamento pelo passageiro, deverá ser realizado no prazo de 7 (sete) dias a contar de sua solicitação.

Não restam dúvidas quanto à delimitação dos direitos dos passageiros motivado pelo descrito artigo 3º, pois, além da dilação do prazo para reembolso do serviço não prestado, da contingência dos deveres de assistência material, de acomodação e de remarcação do bilhete aéreo tanto em ocorrências programados cancelamentos, quanto em conjecturas de atraso ou interrupção do serviço, não são

apresentados outras exceções à regra de reembolso em 12 meses. Sendo assim, estas situações agravam ainda mais a vulnerabilidade do consumidor em trânsito.

Além do mais, diante à consequente uma situação emergencial, da pandemia da COVID-19, determina ao consumidor a carga de arcar com "eventuais penalidades contratuais", caso requerer cancelamento de seu voo, sem firmar-se à situação pandêmica.

Salienta-se que, desde o princípio da pandemia da COVID-19 em nosso país, os consumidores ficaram apreensivo em realizar viagens, indagando blindar a sua saúde, devido à vasta transmissão do coronavírus nos aeroportos ou no destino desejado.

Diante à extensa área em nosso país, diversos estudos comprovaram e ainda comprovam distintas curvas da COVID-19 pelos estados brasileiros. Inicialmente com a pandemia, o epicentro das transmissões eram a região Norte, maiormente na cidade de Manaus e o estado do Pará, e a região Sudeste. Passando assim a contaminação as demais regiões Brasil, como por exemplo o Centro-Oeste, Sul e Nordeste. Vejamos abaixo os últimos dados atualizados no dia 08/12/2022:

	Casos	Óbitos	Incidência/100mil hab.	Mortalidade/100mil hab	Atualização
▼ Brasil	35.531.716	690.677	16908,0	328,7	08/12/2022 17:18
> Centro-Oeste	4.040.406	65.314	24792,2	400,8	08/12/2022 17:18
> Sudeste	14.104.053	331.680	15960,0	375,3	08/12/2022 17:18
> Norte	2.806.884	51.296	15229,2	278,3	08/12/2022 17:18
> Sul	7.511.263	109.347	25057,6	364,8	08/12/2022 17:18
> Nordeste	7.069.110	133.040	12386,4	233,1	08/12/2022 17:18

Frente à esta fragilidade que assombrava de forma veloz e diversa o país, impossível acolher que o consumidor onde optar pelo cancelamento de seu bilhete aéreo, contratado à um destino com elevadas taxas de contaminações, permaneça sujeito a "eventuais penalidades contratuais", quando, na autenticidade, a solicitação de cancelamento não decorre propriamente de vontade própria, mas, sim, da dúvida de se deslocar e contrair a enfermidade.

Sendo assim, tal conjuntura comprova a assimetria que a lei atua entre deveres dos passageiros/consumidores e dos transportadores: para aqueles, nada é relativizado; para estes, todos o são.

Deste modo, condenar o consumidor de boa-fé por algo em que não lhe pode ser imputado, com pena convergente à que sofreria na hipótese de desistência pura, simples e imotivada, em situação de habitualidade.

Além da lei categoricamente referir que dispõe sobre "medidas emergenciais para a aviação civil em razão da pandemia da Covid-19", em seu artigo 4º, determina ainda outras prejudiciais aos passageiros, praticando alterações infundáveis no texto do Código Brasileiro de Aeronáutica, que por vezes guardam panorama direto com a conjuntura de calamidade pública ora vivenciada.

A lei 14.034/2020 inclui dispositivo legal em que impõe o dano extrapatrimonial, designando que, em casos de indenização pelo transportador, em virtude de falha na prestação do serviço, necessita que o consumidor demonstre a real ocorrência do dano e a sua extensão, sendo certo que existem algumas espécies de danos onde há dificuldade em obtenção de prova fácil em razão de sua própria natureza.

Sendo assim, em alguns casos improvavelmente o consumidor conseguirá demonstrar o dano moral de maneira tão clara como é o dano material, cuja prova é estreitamente documental. Como demonstrar a insegurança e a apreensão do consumidor, motivadas pelo desprezo com que é submetido pelas companhias aéreas quando se rejeitam ou delongam a prover assistência material ou informações necessárias em relação ao cancelamento, atraso ou falha do voo contratado?

Não obstante, foram concebidas hipóteses fortuitas ou força maior pretendendo afastar a responsabilidade das companhias aéreas (com exceção as que demonstrar a incapacidade de adotar medidas indispensáveis, capazes e satisfatórias para evadir-se o dano, sendo conservados os deveres de amparo material e de oferecimento de alternativas de reembolso, reacomodação ou reexecução do serviço), que

não guardem seja qual for, relação com a crise implantada pela pandemia, tais como a limitação ao pouso ou à decolagem, resultante do estado meteorológicas adversas impostas por órgão do sistema de controle do espaço aéreo.

Diante disso, todos os danos acarretados aos consumidores, não lhes restará possibilidade senão buscar o abrigo do Poder Judiciário, já que o Executivo e o Legislativo, por sinal, não efetuaram com sucesso sua missão constitucionalmente insculpida de proporcionar e de garantir a defesa do consumidor.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com apoio dos estudos desempenhados para o presente trabalho, deduz-se que os efeitos causados pela pandemia do COVID-19 alastraram mundo a fora, onde diversas vidas foram perdidas, e mesmo depois de quase 3 (três) longos anos, no qual ainda estamos vivendo estes tempos tão. Não restam dúvidas que a economia drasticamente afetada e tendo grandes consequências, na qual ainda passa por momentos restabelecimento frente ao mercado interno e externo.

Deste modo, mesmo auge da calamidade pública, não restou dúvidas quanto nas relações de consumo a parte vulnerável de fato são os consumidores, com isso tende protegida de forma especial, não restando ao Poder Público, outra alternativa que não interferir ainda mais na relação entre consumidores e fornecedores.

Com grande fluxo de práticas abusivas e descumprimentos de ofertas praticados pelas companhias aéreas, tornou-se necessário a interferência para dirimir tais divergências atentando as particularidades da pandemia da Covid-19.

Com isso, não restam dúvidas quanto a inaplicabilidade da lei 14.034/20, na qual vulnerabilizou ainda mais o consumidor durante o período da COVID-19. Ocorre que, os reflexos desta vulnerabilização, ainda se refletem nos dias de hoje, diante diversos descumprimento de oferta das companhias áreas no período pós pandêmico.

7 REFERÊNCIAS

<https://www.abiackeladvogados.com.br/brunocardoso>

<https://ciis.fmrp.usp.br/covid19/estado-br-mapa/>

<https://covid.saude.gov.br/>

<https://covid.saude.gov.br/>

BRASIL. LEI Nº 14.034, DE 05 DE AGOSTO DE 2020. Brasília, DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Lei/L14034.htm>. Acesso em: 14/09/2020.

BRASIL. MEDIDA PROVISÓRIA, DE 18 DE MARÇO DE 2020. Brasília, DF. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Mpv/mpv925.htm>. Acesso em: 14/09/2020.

<https://www.anac.gov.br/noticias/2020/malha-aerea-essencial-comeca-no-sabado-28>

STJ – REsp: 1584465, Relatora: Nancy Andrighi, Data de Julgamento: 13/11/2018, Terceira Turma do STJ, Data de Publicação: 23/11/2018.

TJMG – RI: 9006348.05.2019.813.0024, Relator: Francisco Ricardo Sales Costa, Data de Julgamento: 15/04/2020, Turma Recursal de Jurisdição Exclusiva de Belo Horizonte, Betim e Contagem, Data de Publicação: 15/04/2020.

TJSP – Autos nº: 1004341-41.2020.8.13.0361, Juiz: Thiago Massao Cortizo Teraoka, Data de Julgamento: 20/05/2020, Vara do Juizado Especial Cível e Criminal/SP, Data de Publicação: 20/05/2020.

NUNES, Rizzatto. Curso de Direito do Consumidor. 13 ed. São Paulo: Editora Saraiva Jur, 2019.

OLIVEIRA, Amanda Flávio de. et al. Direito do consumidor: 30 anos do CDC: da consolidação como direito fundamental aos atuais desafios da sociedade. Rio de Janeiro: Forense, 2021.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DE SAÚDE – OPAS BRASIL). Histórico da pandemia do Covid-19. OPAS/OMS. Disponível em:

<https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid-19>. Acesso em: 02 out 2021.

SANAR MEDICINA. Linha do tempo da coronavírus no Brasil. Disponível em: <https://www.sanarmed.com/linha-do-tempo-do-coronavirus-no-brasil>. Acesso em: 30.set.2021.

SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS (SEBRAE). Entenda o impacto da pandemia no setor de eventos. Disponível em: <https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/entenda-o-impacto-da-pandemia-no-setor-de-eventos,424ba538c1be1710VgnVCM1000004c00210aRCRD> Acesso em: 05 out 2021

SOUZA, Sylvio Capanema de; WERNER, José Guilherme Vasi; NEVES, Thiago Ferreira Cardoso. Direito do Consumidor. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. Manual de Direito do Consumidor: Direito Material e Processual. volume único. 10. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2021.

THEODORO JÚNIOR, Humberto. Direitos do Consumidor. 10. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021.

WHO - WORLD HEALTH ORGANIZATION. Transmission package: protect yourself and others from COVID-19. Disponível em: <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public>. Acesso em: 02.out.2021.