

**A CULTURA DA JUDICIALIZAÇÃO E A INDÚSTRIA DO DANO MORAL:  
ANÁLISE DA JURISPRUDÊNCIA DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE RONDÔNIA  
EM CASOS DE CANCELAMENTO E ATRASO DE VOOS ENVOLVENDO  
CONSUMIDORES RONDONIENSES**

THE CULTURE OF JUDICIALIZATION AND THE MORAL DAMAGES INDUSTRY: AN  
ANALYSIS OF THE CASE LAW OF THE COURT OF JUSTICE OF RONDÔNIA IN CASES  
OF FLIGHT CANCELLATIONS AND DELAYS INVOLVING CONSUMERS FROM  
RONDÔNIA

LA CULTURA DE LA JUDICIALIZACIÓN Y LA INDUSTRIA DEL DAÑO MORAL:  
ANÁLISIS DE LA JURISPRUDENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE RONDÔNIA EN  
CASOS DE CANCELACIÓN Y RETRASO DE VUELOS QUE INVOLUCRAN A  
CONSUMIDORES DE RONDÔNIA

Davi Adriel Santos da Silva <sup>1</sup>  
Joelma de Souza Araújo<sup>2</sup>  
Gabriele Vitoria Nascimento de Oliveira <sup>3</sup>  
Isaque de Melo Carneiro<sup>4</sup>

**RESUMO:** Este artigo buscou analisar a cultura da judicialização e a alegada “indústria do dano moral” a partir do exame das ações indenizatórias decorrentes de cancelamentos e atrasos de voos julgadas pelo Tribunal de Justiça de Rondônia (TJRO). O objetivo foi identificar os critérios adotados para o reconhecimento do dano moral e para a fixação do quantum indenizatório, verificando sua compatibilidade com a Constituição Federal, o Código de Defesa do Consumidor e a jurisprudência do STF e do STJ. A metodologia empregada foi qualitativa, de natureza básica, com objetivos exploratórios, utilizando procedimentos bibliográficos e análise documental de decisões judiciais proferidas entre 2021 e 2024. Os principais resultados indicam a existência de padrões decisórios voltados à proteção da dignidade do consumidor, mas também revelam preocupações quanto à banalização do instituto e à aplicação da teoria do mero aborrecimento. Conclui-se que a atuação do TJRO busca equilibrar o acesso à justiça e a contenção de demandas excessivas, preservando as funções compensatórias e pedagógicas da responsabilidade civil.

1

**Palavras-chave:** Dano Moral. Judicialização. Transporte Aéreo.

<sup>1</sup> Acadêmico do 9º período de Direito do Centro Universitário Aparício Carvalho – FIMCA.

<sup>2</sup> Acadêmica do 9º período de Direito do Centro Universitário Aparício Carvalho – FIMCA. Graduada em Tecnologia em Gestão de Recursos Humanos.

<sup>3</sup> Acadêmica do 9º período de Direito do Centro Universitário Aparício Carvalho – FIMCA.

<sup>4</sup> Orientador. Mestre em Administração Pública - PROFIAP - Universidade Federal de Rondônia (UNIR). Bacharel em Direito - Universidade Federal de Rondônia (UNIR). Professor Mestre – FIMCA. Centro universitário Aparício Carvalho – FIMCA.

**ABSTRACT:** This article aimed to analyze the culture of judicialization and the alleged “moral damages industry” through the examination of compensation claims arising from flight cancellations and delays adjudicated by the Court of Justice of Rondônia (TJRO). The objective was to identify the criteria adopted for recognizing moral damages and determining the amount of compensation, assessing their consistency with the Brazilian Federal Constitution, the Consumer Protection Code, and the jurisprudence of the Federal Supreme Court (STF) and the Superior Court of Justice (STJ). The methodology adopted was qualitative, basic in nature, and exploratory in scope, using bibliographic research and documentary analysis of judicial decisions issued between 2021 and 2024. The main findings indicate the existence of decision-making patterns aimed at protecting consumer dignity, while also revealing concerns regarding the trivialization of moral damages and the application of the “mere everyday inconvenience” doctrine. It is concluded that the TJRO seeks to balance access to justice with the need to prevent excessive litigation, preserving the compensatory and pedagogical functions of civil liability.

**Keywords:** Moral Damages. Judicialization. Air Transportation.

**RESUMEN:** Este artículo buscó analizar la cultura de la judicialización y la denominada “industria del daño moral” a partir del examen de las acciones indemnizatorias derivadas de cancelaciones y retrasos de vuelos juzgadas por el Tribunal de Justicia de Rondônia (TJRO). El objetivo fue identificar los criterios adoptados para el reconocimiento del daño moral y para la fijación del quantum indemnizatorio, verificando su compatibilidad con la Constitución Federal brasileña, el Código de Defensa del Consumidor y la jurisprudencia del STF y del STJ. La metodología empleada fue cualitativa, de naturaleza básica, con objetivos exploratorios, mediante procedimientos bibliográficos y análisis documental de decisiones judiciales dictadas entre 2021 y 2024. Los principales resultados indican la existencia de patrones decisorios orientados a la protección de la dignidad del consumidor, aunque también revelan debates sobre la posible banalización del instituto y la aplicación de la teoría del mero inconveniente cotidiano. Se concluye que la actuación del TJRO busca equilibrar el acceso a la justicia y la contención de demandas excesivas, preservando las funciones compensatoria y pedagógica de la responsabilidad civil.

**Palabras clave:** Daño Moral. Judicialización. Transporte Aéreo.

## 1 INTRODUÇÃO

As demandas indenizatórias decorrentes de atrasos e cancelamento de voos transformaram o transporte aéreo em um dos espaços mais sensíveis da responsabilidade civil contemporânea. O que antes se apresentava como controvérsia pontual entre passageiro e companhia aérea passou a refletir uma questão mais ampla, envolvendo a tutela da dignidade do consumidor, os limites da reparação por dano moral, a coerência da jurisprudência e os efeitos da judicialização em massa sobre a prestação jurisdicional.

No Brasil, esse cenário adquire contornos ainda mais complexos, pois o crescimento expressivo das ações judiciais contra companhias aéreas tem alimentado o debate acerca da chamada “indústria do dano moral” e do risco de banalização de um instituto originalmente destinado à proteção de direitos da personalidade.

A expressão “indústria do dano moral” refere-se ao fenômeno em que o ajuizamento de demandas indenizatórias por dano moral se torna habitual, muitas vezes motivado pela expectativa de obtenção de ganhos financeiros, em detrimento da efetiva demonstração de lesão à dignidade da pessoa. Esse cenário, segundo Tartuce (2023), revela uma tendência à vulgarização do instituto, afastando-se de sua finalidade de reparação e proteção dos direitos da personalidade. Dinamarco (2019) alerta para o risco de transformar a responsabilidade civil em mero mecanismo compensatório, esvaziando seu caráter educativo e reparador. Didier Jr. (2022), por sua vez, ressalta que a proliferação de litígios sem efetiva demonstração de abalo moral real contribui para a sobrecarga do Judiciário e para o enfraquecimento da credibilidade do instituto.

Segundo dados do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), o número de processos envolvendo o setor aéreo saltou de cerca de 50 mil novas ações em 2014 para aproximadamente 160 mil em 2023, representando um aumento superior a 200% em menos de uma década (CNJ, 2024).

Esse crescimento está inserido em um fenômeno mais amplo, conhecido como “cultura da judicialização”, caracterizado pelo recurso cada vez mais frequente ao Poder Judiciário para a solução de conflitos, inclusive em situações que poderiam ser resolvidas extrajudicialmente. Watanabe (2017) afirma que a judicialização reflete tanto a ampliação do acesso à justiça quanto a percepção social de que o Judiciário representa o principal canal de efetivação de direitos. Para Marinoni, *et al.* (2021), a crescente busca por tutela jurisdicional, apesar de positiva sob o aspecto democrático, gera desafios como a sobrecarga do sistema e a necessidade de construção de critérios claros para a concessão de reparações, especialmente no campo do dano moral.

No plano jurídico, a controvérsia não se resume ao reconhecimento abstrato da responsabilidade civil das companhias aéreas, mas envolve a definição dos critérios que legitimam, ou não, a reparação extrapatrimonial. Isso porque o atraso ou o cancelamento de voo, embora configurem falha na prestação do serviço em determinadas circunstâncias, não autorizam, automaticamente, o reconhecimento do dano moral. A dificuldade reside justamente em distinguir o mero transtorno inerente à dinâmica do transporte aéreo da efetiva lesão à esfera da dignidade do passageiro. Essa distinção se torna ainda mais relevante quando se observa que

o regime jurídico aplicável ao setor articula normas constitucionais, regras de responsabilidade civil, disposições do Código de Defesa do Consumidor, previsões do Código Brasileiro de Aeronáutica e parâmetros administrativos fixados pela Agência Nacional de Aviação Civil.

É nesse contexto que o Tribunal de Justiça de Rondônia (TJRO) assume papel central para a presente pesquisa. Ao apreciar ações indenizatórias por atraso e cancelamento de voos, o TJRO não apenas resolve conflitos individuais, mas também contribui para a formação de padrões decisórios sobre a configuração do dano moral, a valoração do prejuízo extrapatrimonial e os limites da tutela do consumidor. Os julgados já examinados na pesquisa demonstram que a corte rondoniense ora reconhece a reparação moral quando identifica falha significativa na prestação do serviço e prejuízo concreto ao passageiro, ora afasta a indenização quando entende não haver prova de lesão que ultrapasse o mero aborrecimento (TJRO, 2024). Essa oscilação evidencia que o problema não está apenas na existência da judicialização, mas na dificuldade de construção de critérios estáveis e juridicamente consistentes para lidar com o tema.

Diante desse contexto, o presente artigo propõe investigar se a configuração do dano moral, em casos de atraso e/ou cancelamento de voos, deve realmente ser presumida ou se exige a demonstração concreta de lesão relevante à dignidade do passageiro. A discussão encontra respaldo em parte da doutrina que defende a necessidade de comprovação do efetivo prejuízo extrapatrimonial, para evitar a banalização do instituto e o estímulo à chamada “indústria do dano moral”, como defendem (TARTUCE F, 2023).

Por outro lado, há entendimentos tanto doutrinários quanto jurisprudenciais que reconhecem o dano moral presumido em situações de falha na prestação de serviço essencial, como dispõe o Superior Tribunal de Justiça (REsp n. 1.796.716/MG, Relatora Ministra Nancy Andrighi, 2019):

“(…) O propósito recursal é definir se a companhia aérea recorrida deve ser condenada a compensar os danos morais supostamente sofridos pelo recorrente, em razão de cancelamento de voo doméstico. 4. Na específica hipótese de atraso ou cancelamento 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. (...)”REsp n. 1.796.716/MG, Relatora Ministra Nancy Andrighi, 2019.

Nesse cenário, este artigo tem como hipótese central a existência de um esforço, no âmbito do Tribunal de Justiça de Rondônia, para equilibrar duas exigências legítimas: de um lado, assegurar a efetiva proteção do consumidor diante de falhas do transporte aéreo, conforme orienta o Código de Defesa do Consumidor (Lei 8.078/1990), e consolidam decisões do Superior

Tribunal de Justiça (STJ); de outro, evitar o reconhecimento automático do dano moral, preservando os critérios de razoabilidade e proporcionalidade, de modo a não incentivar a litigância predatória e a banalização do instituto (DINAMARCO CR, 2019; DIDIER FJ., 2022).

Sob essa perspectiva, o objetivo geral deste artigo é analisar criticamente a configuração do dano moral em casos de atraso e cancelamento de voos, especialmente no âmbito do Tribunal de Justiça de Rondônia, à luz do debate sobre a banalização do instituto e a proteção dos direitos da personalidade do consumidor.

Para alcançar esse propósito, o artigo se desenvolve em três objetivos específicos. O primeiro busca examinar os fundamentos do dano moral na responsabilidade civil aplicada ao transporte aéreo, delimitando o conceito do instituto, suas funções e seus limites jurídico. O segundo, analisa a evolução do entendimento jurisprudencial sobre o tema, com especial atenção ao posicionamento dos tribunais superiores e ao papel do TJRO na realidade regional. E o terceiro, discute a tensão entre proteção do consumidor e cultura da judicialização, avaliando se a resposta jurisdicional tem contribuído para a tutela efetiva dos direitos da personalidade ou para a consolidação de uma lógica de indenização automática.

Desse modo, foi analisado o tratamento conferido pelo TJRO ao tema à luz de referenciais doutrinários e jurisprudenciais, com o objetivo de compreender como o tribunal tem enfrentado o desafio de equilibrar tais valores em suas decisões, para tanto a pesquisa pretende examinar em que medida a jurisprudência do TJRO tem logrado construir esse equilíbrio, bem como verificar se os fundamentos adotados pela Corte dialogam com a doutrina da responsabilidade civil, com os precedentes dos tribunais superiores e com o dever de segurança jurídica que orienta a atividade jurisdicional.

Ao final, pretende-se demonstrar em que proporção a legitimidade da reparação moral se relaciona com a ocorrência efetiva do atraso ou cancelamento e com a capacidade do julgador de identificar, no caso concreto, a existência de efetiva violação extrapatrimonial.

## 2 METODOLOGIA/MÉTODOS

A presente pesquisa adota abordagem qualitativa, de natureza básica, com objetivos exploratórios, adequada à análise interpretativa do fenômeno jurídico investigado. O estudo fundamenta-se em pesquisa bibliográfica e documental.

As fontes de dados são compostas por doutrina nacional especializada em responsabilidade civil, judicialização e dano moral, bem como por legislação pertinente a Constituição Federal (CF), Código de Defesa do Consumidor (CDC), Código Brasileiro de

Aeronáutica (CBA), e normas da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, além de jurisprudência do Tribunal de Justiça de Rondônia, selecionada no período de 2021 a 2024.

A amostra foi delimitada por seleção dirigida, com base em critérios previamente estabelecidos, consistindo na escolha intencional de decisões judiciais relacionadas a ações indenizatórias decorrentes de atraso e cancelamento de voos. Foram considerados apenas julgados pertinentes ao objeto da pesquisa, especialmente aqueles que tratam da configuração do dano moral e dos fundamentos utilizados para seu reconhecimento ou afastamento. A definição da amostra observou a relevância temática e a aderência ao recorte temporal adotado, assegurando consistência analítica e alinhamento com os objetivos do estudo.

Os procedimentos analíticos consistiram na leitura, sistematização e interpretação crítica do conteúdo das decisões e da literatura especializada, buscando identificar fundamentos jurídicos, padrões decisórios e critérios adotados para o reconhecimento do dano moral.

Por se tratar de pesquisa bibliográfica e documental, não houve envolvimento direto com seres humanos, não sendo necessária submissão a Comitê de Ética em Pesquisa.

### 3. REFERENCIAL TEÓRICO

#### 3.1 A BANALIZAÇÃO DO INSTITUTO DO DANO MORAL E O USO ABUSIVO DO DIREITO DE AÇÃO

6

A crescente judicialização das demandas relativas a atrasos e cancelamentos de voos trouxe à tona debates sobre a banalização do instituto do dano moral. Originalmente concebido como instrumento de tutela da dignidade e dos direitos da personalidade, o direito de ação, especialmente no âmbito das ações indenizatórias, passou a ser utilizado, em muitos casos, como mecanismo de obtenção automática de compensações financeiras, dissociando-se de sua finalidade primordial.

Dinamarco CR (2019), e Didier Jr (2022) ressaltam que o direito de ação é garantia constitucional fundamental (CF, art. 5º, XXXV), mas alertam para os riscos do uso excessivo e estratégico do processo, que pode sobrecarregar o Judiciário, estimular a litigância predatória e esvaziar o sentido ético-pedagógico da responsabilidade civil. O fenômeno da banalização se manifesta não só na quantidade de demandas, mas também na tendência à presunção do dano moral, independentemente da comprovação de lesão concreta à dignidade do consumidor.

Nesse contexto, é fundamental resgatar a origem e os objetivos do instituto, reafirmando a necessidade de critérios rigorosos para a configuração do dano moral indenizável. O Judiciário tem papel central no combate à banalização, filtrando casos em que a reparação é efetivamente

devida e desestimulando práticas abusivas, em consonância com a orientação dos tribunais superiores e os princípios da proporcionalidade e razoabilidade.

### **3.1.1 OS FUNDAMENTOS DO DANO MORAL NA RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE AÉREO**

A análise do dano moral no transporte aéreo exige a delimitação dos pressupostos que legitimam a reparação extrapatrimonial nesse setor. A simples ocorrência de atraso ou cancelamento de voo não autoriza, por si só, o dever de indenizar, sendo necessário verificar se a falha na prestação do serviço ultrapassou o plano do inadimplemento contratual e atingiu, de forma concreta, a dignidade do passageiro. Nessa perspectiva, Cavalieri SF (2014; 2021) sustenta que o dano moral não se confunde com meros aborrecimentos cotidianos, mas decorre de efetiva violação a direitos da personalidade, o que afasta a ideia de reparação automática em toda falha operacional.

No âmbito das relações de consumo, a responsabilidade das companhias aéreas é, em regra, objetiva, nos termos do Código de Defesa do Consumidor, especialmente porque o passageiro ocupa posição de vulnerabilidade diante do fornecedor do serviço. Marques CL (2016; 2019) destaca que essa vulnerabilidade justifica a incidência de um regime protetivo mais intenso, voltado à preservação da confiança e do equilíbrio contratual. Ainda assim, a objetivação da responsabilidade não implica reconhecimento automático do dano moral, pois a Resolução nº 400/2016 da Agência Nacional de Aviação Civil estabelece deveres mínimos de assistência material e informacional, de modo que a caracterização da lesão extrapatrimonial depende também da forma como a companhia administra as consequências do atraso ou cancelamento.

A jurisprudência contemporânea tem caminhado no sentido de exigir a demonstração concreta do abalo moral, afastando a presunção automática da lesão extrapatrimonial. Nessa linha, Nunes R (2018) observa que a análise do dano moral nas relações de consumo deve considerar a efetiva repercussão da falha sobre a esfera pessoal do consumidor, especialmente quando houver perda de tempo útil, frustração de expectativas legítimas e desgaste emocional relevante. Assim, os fundamentos da responsabilidade civil no transporte aéreo repousam sobre um ponto de equilíbrio: proteger de forma efetiva o passageiro quando houver lesão real à sua dignidade, sem transformar toda contingência operacional em fonte automática de indenização.

### **3.1.2 A RESPONSABILIDADE OBJETIVA DAS COMPANHIAS AÉREAS E OS LIMITES DO DEVER DE INDENIZAR**

No transporte aéreo, a responsabilidade civil das companhias aéreas, em regra, submete-se ao regime objetivo, o que significa que a demonstração da culpa não é requisito indispensável para a responsabilização. Essa lógica decorre da proteção conferida ao consumidor pelo Código de Defesa do Consumidor, que impõe ao fornecedor o dever de responder pelos danos causados por falhas na prestação do serviço. Nesse contexto, o passageiro não precisa provar a culpa da empresa, mas deve demonstrar a ocorrência da falha, o dano sofrido e o nexo entre ambos. Ainda assim, como observa Cavalieri SF (2014; 2021), a responsabilidade objetiva não afasta a necessidade de exame rigoroso do prejuízo alegado, especialmente quando se trata de dano moral.

Essa observação é essencial porque o regime objetivo não autoriza a conclusão de que todo atraso ou cancelamento de voo gere, automaticamente, dever de indenizar na esfera extrapatrimonial. A responsabilidade das companhias aéreas, em regra, submete-se ao regime objetivo, nos termos do Código de Defesa do Consumidor (BRASIL, 1990). A Resolução nº 400/2016 da Agência Nacional de Aviação Civil (2016) estabelece parâmetros mínimos de atendimento ao passageiro em situações de crise operacional, de modo que a existência de informação adequada, acomodação, alimentação e hospedagem podem influenciar diretamente a avaliação judicial sobre a gravidade da falha e sobre a configuração, ou não, do dano moral.

8

Além disso, o dever de indenizar encontra limites nas hipóteses em que o evento decorre de circunstâncias externas ao controle da transportadora, como situações de força maior ou fatores de segurança operacional. Nesses casos, embora a companhia continue obrigada a prestar assistência ao passageiro, nem sempre haverá fundamento para a reparação extrapatrimonial. Por isso, a responsabilidade objetiva no transporte aéreo não deve ser lida como sinônimo de indenização automática, mas como mecanismo de tutela do consumidor submetido a critérios de proporcionalidade, razoabilidade e efetiva demonstração de lesão juridicamente relevante.

### **3.1.3 A DISTINÇÃO ENTRE MERO ABORRECIMENTO E DANO MORAL INDENIZÁVEL NO TRANSPORTE AÉREO**

A distinção entre mero aborrecimento e dano moral indenizável constitui um dos pontos mais delicados da responsabilidade civil no transporte aéreo. Isso porque nem todo atraso ou cancelamento de voo produz, automaticamente, lesão relevante à esfera da personalidade do passageiro. A doutrina de Cavalieri SF (2014; 2021) é firme ao afastar a ideia de que os dissabores ordinários da vida em sociedade possam ser, por si sós, convertidos em indenização, exigindo

que a reparação moral esteja vinculada a efetiva violação da dignidade, da integridade psíquica ou de outro direito da personalidade.

Ao mesmo tempo, a noção de mero aborrecimento não pode ser utilizada de forma mecânica para esvaziar a tutela do consumidor. Nunes R (2018) adverte que a falha do fornecedor pode ultrapassar o campo do simples desconforto quando acarreta frustração de expectativas legítimas, perda de tempo útil e desgaste emocional significativo. No transporte aéreo, essa avaliação depende das circunstâncias do caso concreto, como a duração do atraso, a ausência de informação, a falta de assistência material, a perda de compromissos relevantes e o grau de vulnerabilidade a que o passageiro foi submetido.

Desse modo, a caracterização do dano moral exige a demonstração de que a falha do serviço não permaneceu no plano do contratempo ordinário, mas alcançou a esfera existencial do consumidor de forma juridicamente relevante. O ponto de equilíbrio, portanto, está em evitar tanto a banalização da indenização quanto a minimização indevida do prejuízo extrapatrimonial. É esse critério de diferenciação que permite ao julgador reconhecer a reparação quando houver lesão efetiva à dignidade do passageiro, sem transformar toda contingência operacional em fonte automática de compensação moral.

### **3.1.4 O REGIME JURÍDICO DO TRANSPORTE AÉREO ENTRE O CDC, O CBA A REGULAMENTAÇÃO DA ANAC**

A responsabilidade civil no transporte aéreo não pode ser compreendida apenas a partir das regras gerais do direito do consumidor, pois o setor também é disciplinado por normas específicas que buscam conciliar proteção do passageiro, segurança operacional e previsibilidade regulatória. Nesse cenário, a análise jurídica envolve a articulação entre o Código de Defesa do Consumidor - CDC, (Brasil, 1990), o Código Brasileiro de Aeronáutica- CBA, (Brasil, 1986) e a regulamentação administrativa expedida pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, (2016). A coexistência desses diplomas demonstra que a matéria não se resolve por uma leitura isolada de apenas um deles, mas pela interpretação sistemática de seus comandos.

O CDC (Brasil, 1990) fornece a base protetiva geral da relação entre passageiro e companhia aérea, sobretudo ao estabelecer a responsabilidade objetiva do fornecedor e ao reconhecer a vulnerabilidade do consumidor. Por outro lado, o CBA (BRASIL, 1986) introduz disciplina própria para a atividade aérea, considerando as peculiaridades técnicas e operacionais do setor. Já a Resolução nº 400/2016 da ANAC detalha deveres concretos de assistência material e informacional, funcionando como parâmetro relevante para a aferição da regularidade, ou não,

da prestação do serviço. Assim, a verificação da responsabilidade da transportadora passa necessariamente pela análise conjunta desses instrumentos normativos.

Essa pluralidade normativa é importante porque revela que o atraso ou cancelamento de voo não pode ser tratado de maneira abstrata e uniforme em todos os casos. A depender das circunstâncias, a resposta jurídica exigirá a consideração da falha administrativa da companhia, do cumprimento dos deveres regulatórios mínimos e da repercussão concreta do evento sobre o passageiro. Por isso, o regime jurídico do transporte aéreo demanda interpretação equilibrada: suficientemente protetiva para resguardar a dignidade do consumidor, mas também suficientemente criteriosa para evitar que a incidência do dano moral se dissocie dos pressupostos efetivos da responsabilidade civil.

### 3.1.5 A ORIENTAÇÃO DOS TRIBUNAIS SUPERIORES E A NECESSIDADE DE CRITÉRIOS OBJETIVOS

A consolidação de critérios objetivos para o reconhecimento do dano moral no transporte aéreo tem sido fortemente influenciada pela jurisprudência dos tribunais superiores. O Supremo Tribunal Federal e o Superior Tribunal de Justiça vêm delimitando o espaço de incidência da reparação extrapatrimonial, especialmente para evitar tanto a desproteção do passageiro quanto a banalização do instituto. Nesse contexto, a jurisprudência superior exerce papel fundamental na uniformização da interpretação do direito e na contenção de decisões contraditórias.

No âmbito do Supremo Tribunal Federal, a discussão sobre a prevalência das normas especiais do transporte aéreo e das convenções internacionais demonstra que a matéria exige leitura cuidadosa da relação entre regime setorial e tutela consumerista. Já no Superior Tribunal de Justiça, a tendência jurisprudencial tem sido a de afastar a presunção automática do dano moral em hipóteses de atraso ou cancelamento de voo, exigindo demonstração concreta da lesão extrapatrimonial. Esse entendimento reforça a ideia de que a responsabilidade objetiva da companhia aérea não elimina a necessidade de prova do dano moral, sobretudo quando a controvérsia gira em torno da intensidade do prejuízo sofrido pelo passageiro.

A importância dessa orientação está justamente em oferecer parâmetros mais seguros para os tribunais locais. A exigência de critérios objetivos como tempo de espera, assistência prestada, repercussão prática do evento e intensidade do abalo evita que a decisão judicial fique inteiramente submetida a juízos genéricos ou fórmulas abstratas. É a partir dessa moldura interpretativa que se torna possível avaliar, no tópico seguinte, de que maneira o Tribunal de Justiça de Rondônia vem aplicando esses fundamentos na solução das ações indenizatórias decorrentes de atraso e cancelamento de voos.

### 3.2 ADVOCACIA PREDATÓRIA: CONCEITUAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO INSTITUTO

A denominada advocacia predatória refere-se à atuação de profissionais que ajuízam, de forma reiterada e padronizada, múltiplas demandas com pedidos semelhantes, orientadas primordialmente à obtenção de ganhos financeiros. Trata-se de prática associada à litigância abusiva, na qual o processo é instrumentalizado como meio de obtenção de vantagens indevidas, em detrimento de sua finalidade legítima de tutela de direitos.

Para Diniz (2024, p. 87):

“o advogado deve pautar sua atuação pela ética e pela moral, evitando práticas que possam ser consideradas predatórias, pois isso não apenas fere os princípios da profissão, mas também prejudica a administração da Justiça”.

Para Gonçalves (2024) a advocacia predatória configura um desvio ético-profissional que deve ser firmemente coibido, uma vez que a atuação do advogado se orienta pela promoção da Justiça e pela efetivação dos direitos, não se legitimando a exploração das fragilidades do sistema jurídico para obtenção de vantagens indevidas.

Em regra, tais demandas são distribuídas em múltiplas comarcas e varas, reproduzindo a mesma causa de pedir e fundamentos jurídicos, com alterações meramente formais, como a qualificação das partes e o endereço. Em geral, concentram-se no âmbito das relações de consumo, tendo como principais alvos instituições de grande porte, especialmente as financeiras, frequentemente demandadas de forma reiterada. Nesses casos, observa-se que alguns profissionais se valem da assimetria informacional dos consumidores para prometer resultados céleres e ganhos fáceis, o que contribui para a proliferação de demandas padronizadas e potencialmente abusivas.

Sob essa perspectiva, Mól e Silva (2024, p. 04) advertem que:

“Na litigância predatória, por seu turno, a intenção é tumultuar, de algum modo, o exercício da função jurisdicional, com a propositura de várias ações, muitas delas sem um lastro de fato e de direito factíveis. Tais condutas se dão para atrair a atuação do órgão judiciário em casos específicos, para dificultar a defesa da parte contrária ou, mesmo, em benefício do próprio advogado, que busca obter a fixação de honorários advocatícios de forma indevida”. Mól e Silva (2024).

Nesse contexto, evidencia-se a adoção de práticas potencialmente antiéticas, acompanhadas da multiplicação de demandas desnecessárias, sobretudo em face de instituições financeiras. Como consequência, o Poder Judiciário passa a enfrentar um elevado volume de ações, o que compromete a eficiência da prestação jurisdicional, na medida em que a sobrecarga

processual contribui para a morosidade na resolução dos conflitos e para a redução da qualidade das decisões.

Para Diniz MH (2024) a prática predatória, caracterizada pela exploração de situações de vulnerabilidade, configura grave violação aos deveres ético-profissionais do advogado. A autora sustenta que tal conduta não apenas compromete os interesses do próprio cliente, mas também desvirtua a função social da advocacia, cuja finalidade precípua é a promoção da Justiça, da equidade e da efetividade dos direitos.

A Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) é o órgão responsável pela fiscalização e regulação dos advogados no Brasil. O instituto foi regulamentado pela Lei nº 8.906/1994, a qual estabelece o Estatuto da Advocacia e a Ordem dos Advogados do Brasil (BRASIL, 1994), e o Código de Ética e Disciplina da OAB, editado pela Ordem como parte de suas prerrogativas legais instituídas pelo Estatuto. Em seu artigo 33, institui que o advogado deve proceder de forma compatível com a dignidade da profissão, ou seja, é preciso evitar práticas abusivas ou que possam ser consideradas predatórias (BRASIL, 1994).

Nos termos do art. 34, inciso IV, do Estatuto da Advocacia e da OAB, constitui infração disciplinar a captação indevida de clientela, o que permite enquadrar a chamada advocacia predatória como prática ilícita no âmbito ético-profissional, na medida em que se caracteriza pela propositura massificada de demandas e pela angariação indiscriminada de clientes, sem a devida análise da viabilidade jurídica dos casos. Tal conduta tende a se reproduzir com frequência em razão da percepção de baixa incidência de sanções efetivas, aliada à possibilidade de obtenção de honorários advocatícios, especialmente em ações de indenização por dano moral, nas quais, mesmo em demandas de menor complexidade, há expectativa de condenações pecuniárias suportadas por instituições de grande porte, como os bancos.

No âmbito institucional, o Conselho Nacional de Justiça tem adotado medidas voltadas ao enfrentamento da litigância predatória, incentivando o uso de ferramentas eletrônicas para monitoramento processual e consolidação de dados em um painel unificado, sob a gestão da Corregedoria Nacional de Justiça. Nesse contexto, foi desenvolvido o Painel da Rede de Informações sobre Litigância Predatória, com o objetivo de aprimorar o acompanhamento dessas práticas, viabilizando o compartilhamento de informações entre os tribunais e promovendo maior eficiência na identificação de padrões abusivos. O sistema também reúne dados sobre os órgãos responsáveis pelo monitoramento e fiscalização, bem como seus contatos institucionais, facilitando a interlocução entre as unidades e o intercâmbio de boas práticas voltadas à prevenção e ao enfrentamento qualificado da litigiosidade predatória. Vejamos:

“O Painel da Rede de Informações sobre Litigância Predatória foi concebido como instrumento de integração e transparência, destinado a reunir, organizar e disponibilizar informações relevantes sobre demandas com características predatórias, permitindo a atuação coordenada dos tribunais e o aprimoramento das estratégias institucionais de enfrentamento. A iniciativa busca, ainda, fomentar o compartilhamento de dados, o intercâmbio de boas práticas e o fortalecimento das ações de monitoramento e prevenção, contribuindo para maior eficiência e racionalidade na prestação jurisdicional” (CNJ, 2023).

Sob essa perspectiva, o enfrentamento desse fenômeno exige um compromisso institucional e coletivo, orientado à construção de um ambiente jurídico equilibrado e funcional. Isso implica, de um lado, o dever das instituições financeiras de garantir maior transparência na oferta de seus produtos e serviços, e, de outro, a necessidade de conscientização dos consumidores quanto aos seus direitos e limites jurídicos. Ademais, cabe ao Poder Judiciário o desenvolvimento de mecanismos eficazes de controle e filtragem de demandas abusivas, ao passo que à Ordem dos Advogados do Brasil incumbe o fortalecimento da fiscalização e a responsabilização disciplinar de profissionais que se afastem dos parâmetros éticos da advocacia.

#### 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

##### 4.1 O ENTENDIMENTO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE RONDÔNIA SOBRE O DANO MORAL EM CASOS DE ATRASO E CANCELAMENTOS DE VOOS

13

O entendimento do Tribunal de Justiça de Rondônia sobre o dano moral em casos de atraso e cancelamento de voos deve ser lido dentro de um contexto mais amplo de crescimento da litigiosidade no setor aéreo brasileiro. O próprio Conselho Nacional de Justiça (Brasil, 2021; 2024) tem reconhecido a relevância desse problema, tanto que firmou acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil para tentar reduzir o volume de ações judiciais envolvendo transporte aéreo, destacando o impacto econômico e institucional dessa litigância sobre o Judiciário e sobre as companhias aéreas. No mesmo ambiente, o CNJ registrou, no relatório Justiça em Números 2024, a entrada de 35,2 milhões de novos processos no ano-base de 2023, com crescimento de 9,4% da demanda judicial em relação ao ano anterior, dado que reforça a necessidade de racionalização do contencioso repetitivo.

Nesse cenário, foi identificado que a jurisprudência do TJRO tende a se posicionar entre dois polos. De um lado, reconhece-se que o atraso ou o cancelamento de voo pode gerar dano moral quando a falha do serviço ultrapassa o mero desconforto e submete o passageiro a situação concreta de desamparo, desinformação, perda de tempo útil ou frustração grave de compromissos relevantes. De outro, o tribunal também adota postura restritiva quando não identifica prova suficiente de abalo extrapatrimonial, especialmente em hipóteses em que a

companhia aérea presta assistência material mínima ou quando os fatos revelam apenas contrariedade inerente à dinâmica do transporte. Esse movimento não representa contradição absoluta, mas a tentativa de construir um critério de diferenciação entre o simples inadimplemento contratual e a efetiva lesão à dignidade do consumidor.

A orientação mais recente dos tribunais superiores reforça esse caminho. O Superior Tribunal de Justiça tem entendimento consolidado de que, em hipóteses de atraso ou cancelamento de voos, o dano moral não é presumido pela mera demora, devendo o passageiro comprovar a ocorrência da lesão extrapatrimonial. Ao mesmo tempo, a Resolução nº 400/2016 da ANAC estabelece um parâmetro objetivo importante para a valoração judicial da conduta da transportadora, ao impor deveres de informação, comunicação, alimentação, reacomodação, reembolso e, quando for o caso, hospedagem e traslado. Em consequência, a análise do TJRO tende a ser mais severa quando a empresa, além de falhar na execução do contrato, também descumpra os deveres administrativos mínimos de assistência ao passageiro.

Esse quadro se torna ainda mais sensível diante do Tema 1.417 do Supremo Tribunal Federal que reconheceu a repercussão geral da controvérsia relativa à prevalência das normas do transporte aéreo sobre as normas de proteção do consumidor para disciplinar a responsabilidade civil por cancelamento, alteração ou atraso de voo decorrentes de caso fortuito ou força maior (BRASIL, 2025). A existência desse tema demonstra que a matéria ainda exige uniformização e que a jurisprudência dos tribunais locais, inclusive a do TJRO, continuará sendo testada entre a proteção do consumidor e a necessidade de segurança jurídica. Assim, o entendimento mais consistente a ser extraído do tribunal rondoniense é o de que o dano moral, nesses casos, não pode ser tratado como consequência automática do evento, mas deve resultar da verificação concreta da gravidade da falha, da suficiência da assistência prestada e da intensidade da repercussão do fato sobre a esfera pessoal do passageiro.

#### **4.1.1 CRITÉRIOS UTILIZADOS PELO TJRO PARA O RECONHECIMENTO OU AFASTAMENTO DO DANO MORAL**

A análise das decisões do Tribunal de Justiça de Rondônia indica que o reconhecimento do dano moral, em matéria de transporte aéreo, depende menos da simples ocorrência do atraso ou cancelamento e mais da forma como a falha repercute concretamente sobre o passageiro. Entre os elementos que tendem a influenciar o convencimento judicial estão a duração da espera, a ausência de informação adequada, o descumprimento dos deveres de assistência material previstos na Resolução nº 400/2016 da ANAC, a perda de compromissos relevantes e o grau de vulnerabilidade a que o consumidor foi submetido. Nesses casos, a falha do serviço

deixa de ser vista como mero contratempo e passa a ser compreendida como violação juridicamente relevante à esfera pessoal do passageiro.

Em sentido inverso, quando a companhia aérea demonstra ter prestado assistência compatível com os parâmetros regulatórios e não há prova de abalo concreto que ultrapasse o desconforto ordinário, o tribunal tende a afastar a indenização moral. Essa postura revela que o TJRO, embora reconheça a tutela reforçada do consumidor, não tem adotado um modelo de reparação automática. Ao contrário, a corte vem sinalizando que a responsabilidade civil no transporte aéreo exige a presença de critérios mínimos de gravidade e proporcionalidade, em consonância com a orientação jurisprudencial superior e com a necessidade de preservar a coerência do sistema indenizatório.

#### **4.1.2 O TJRO ENTRE A PROTEÇÃO DO CONSUMIDOR E A CONTENÇÃO DA BANALIZAÇÃO DO DANO MORAL**

O que se observa, em síntese, é que o Tribunal de Justiça de Rondônia vem decidindo os casos de atraso e cancelamento de voos dentro de uma lógica de equilíbrio. A corte não ignora a vulnerabilidade do passageiro nem a necessidade de repressão a falhas relevantes na prestação do serviço, mas também não tem acolhido, de forma irrestrita, a ideia de que todo descumprimento contratual gera dano moral indenizável. Esse posicionamento se harmoniza com a tendência mais recente do Superior Tribunal de Justiça, que afasta a presunção automática do dano moral em hipóteses dessa natureza, e também com o movimento institucional de racionalização do contencioso repetitivo estimulado pelo Conselho Nacional de Justiça (BRASIL, 2020; BRASIL, 2024).

Desse modo, o entendimento do TJRO revela que a reparação moral no transporte aéreo tende a ser admitida quando a falha do serviço vem acompanhada de desinformação, ausência de assistência, perda relevante de tempo útil ou comprometimento concreto da dignidade do consumidor. Fora dessas hipóteses, prevalece a compreensão de que o ordenamento não protege o passageiro por meio de uma indenização automática, mas por meio de uma resposta proporcional à gravidade real do dano. É justamente essa postura que permite afirmar que a jurisprudência rondoniense, embora ainda sujeita a oscilações, caminha para uma filtragem mais criteriosa do dano moral no setor aéreo.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A presente pesquisa permitiu responder ao problema inicialmente proposto, demonstrando que a judicialização em massa por falhas no transporte aéreo não pode ser

compreendida de forma absoluta nem como mecanismo sempre legítimo de defesa do consumidor, nem como simples expressão de advocacia predatória. A análise desenvolvida evidenciou que o fenômeno possui natureza ambivalente: em determinadas hipóteses, a via judicial representa instrumento necessário de tutela da dignidade do passageiro diante de falhas efetivas na prestação do serviço; em outras, contudo, revela a expansão de uma cultura de litigiosidade que contribui para a banalização do dano moral e para a transformação do processo em meio de obtenção automática de indenizações.

No que se refere especificamente ao entendimento do Tribunal de Justiça de Rondônia, verificou-se que a corte tem buscado construir um ponto de equilíbrio entre a proteção do consumidor e a necessidade de contenção da reparação moral indiscriminada. Os julgados analisados demonstram que o TJRO não vem adotando, de modo uniforme, a lógica da indenização automática, mas tende a exigir a verificação das circunstâncias concretas do caso, especialmente quanto à ausência de assistência material, ao grau de desinformação, à perda de compromissos relevantes e à efetiva repercussão do evento sobre a esfera pessoal do passageiro. Desse modo, confirmou-se a hipótese de que o dano moral, em matéria de atraso e cancelamento de voos, deve ser reconhecido apenas quando a falha do serviço ultrapassa o mero aborrecimento e alcança, de forma concreta, a dignidade do consumidor.

16

A pesquisa também permitiu identificar que a jurisprudência do TJRO se desenvolve sob forte influência da orientação dos tribunais superiores e da necessidade de maior racionalização do contencioso repetitivo. Nesse cenário, a exigência de critérios objetivos para a configuração do dano moral mostra-se essencial para preservar a coerência do sistema de responsabilidade civil. Ao mesmo tempo, a análise revelou que a oscilação jurisprudencial ainda existente demonstra a ausência de completa uniformidade na matéria, o que reforça a importância de precedentes mais estáveis e de parâmetros mais claros para a atuação judicial em demandas dessa natureza.

O estudo destacou a necessidade de investigação mais aprofundada sobre a extensão da influência dos precedentes do Supremo Tribunal Federal e do Superior Tribunal de Justiça na jurisprudência estadual, bem como sobre os efeitos econômicos e institucionais da judicialização excessiva no transporte aéreo regional. Também emerge como questão relevante o papel dos mecanismos consensuais e administrativos de resolução de conflitos, como a mediação pré-processual e os canais regulatórios, na redução da litigância e no fortalecimento de soluções mais céleres e adequadas ao passageiro.

Quanto às perspectivas de melhoria sobre o tema pesquisado, entende-se que a principal delas reside no aperfeiçoamento da uniformização jurisprudencial e no fortalecimento de critérios mais precisos para diferenciar o mero dissabor da lesão moral efetivamente indenizável. Soma-se a isso a necessidade de maior observância, pelas companhias aéreas, dos deveres de assistência informacional e materiais previstos na regulamentação da ANAC, bem como o incentivo a políticas públicas e institucionais voltadas à prevenção da litigância abusiva. Nesse contexto, a efetiva articulação entre proteção do consumidor, segurança jurídica e sustentabilidade do setor aéreo revela-se indispensável para que a reparação por dano moral continue a cumprir sua função ética, pedagógica e compensatória, sem se converter em instrumento de banalização indenizatória.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC). Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016. Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 14 dez. 2016. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/>. Acesso em: 1 set. 2025.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil: texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, compilado até a Emenda Constitucional nº 135/2024.

BRASIL. Conselho Nacional de Justiça. Cartilha do CNJ informa direitos e deveres de passageiros de empresas aéreas para conter alta de processos contra companhias. Brasília, DF: CNJ, 2021. Disponível em: <https://www.cnj.jus.br/cartilha-do-cnj-informa-direitos-e-deveres-de-passageiros-para-conter-alta-de-processos-contras-cias-aereas/>. Acesso em: 10 mar. 2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Justiça. CNJ e ANAC assinam acordo que busca reduzir a quantidade de ações no setor aéreo. Brasília, DF: CNJ, 2024. Disponível em: <https://www.cnj.jus.br/cnj-e-anac-assinam-acordo-que-busca-reduzir-a-quantidade-de-acoes-no-setor-aereo/>. Acesso em: 10 mar. 2026.

BRASIL. Conselho Nacional de Justiça. Recomendação nº 159, de 7 de maio de 2024. Dispõe sobre medidas de enfrentamento à litigância abusiva. Brasília, DF: CNJ, 2024. Disponível em: <https://atos.cnj.jus.br/atos/detalhar/5822>. Acesso em: 2 set. 2025.

BRASIL. Ordem dos Advogados do Brasil. Código de Ética e Disciplina da OAB. Disponível em: [<https://www.oab.org.br/visualizador/19/codigo-de-etica-e-disciplina>](<https://www.oab.org.br/visualizador/19/codigo-de-etica-e-disciplina>). Acesso em: 2 maio 2026.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial n. 1.584.465/MG. Relatora: Ministra Nancy Andrighi. Terceira Turma. Julgado em 13 mar. 2018. Diário da Justiça eletrônico (DJe), Brasília, 19 mar. 2018.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Tema 1417 – Prevalência das normas sobre o transporte aéreo em relação às normas de proteção ao consumidor para disciplinar a responsabilidade civil por cancelamento, alteração ou atraso de voo por motivo de caso fortuito ou força maior. Brasília, DF: STF, [2025]. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/tema.asp?num=1417>. Acesso em: 10 mar. 2026.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia. Apelação Cível n.º 7012015-03.2022.822.0007. Responsabilidade civil. Transporte aéreo de passageiros. Atraso de voo. Dano moral não configurado. Relator: Des. Kiyochi Mori. Julgado em: 19 jun. 2023. 2ª. 7012015-03.2022.8.22.0007 · Processo Judicial Eletrônico - 1º Grau. Acesso em: 4 mar. 2026

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia. Recurso Inominado Cível n.º 7006866-78.2021.822.0001. Consumidor. Aviação. Contrato de transporte aéreo. Cancelamento de voo. Dano moral configurado. Majoração. Sentença reformada. Relator: Juiz José Augusto Alves Martins. Julgado em: 17 jul. 2023. 1ª Turma Recursal – Gabinete 02. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-ro/1905423732>. Acesso em: 29 set. 2025.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 23 dez. 1986. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7565.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm). Acesso em: 12 out. 2025.

BRASIL. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 12 set. 1990. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm). Acesso em: 1 set. 2025.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 11 jan. 2002. Disponível em [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/l10406.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm). Acesso em: 1 set. 2025.

Câmara Cível – Gabinete do Des. Kiyochi Mori. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-ro/1872974108>. Acesso em: 29 set. 2025.

CALIXTO, Filip. Mediação on-line pode solucionar hiperjudicialização no setor aéreo. PANROTAS, 26 jul. 2023. Mediação on-line pode solucionar hiperjudicialização no setor aéreo. Acesso em: 1 maio 2026

CAVALIERI FILHO, Sérgio. Programa de responsabilidade civil. 11. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. Programa de responsabilidade civil. 15. ed. São Paulo: Atlas, 2021.

CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA (CNJ). Rede de Informações sobre a Litigância Predatória. 2023. Disponível em: <https://www.cnj.jus.br/programas-e-acoas/litiganciapredatorialitiganciapredatoria/>. Acesso em: 07 de setembro de 2024.

DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil. 38. ed. São Paulo: Saraiva, 2024.

DIDIER JR., F; BRAGA, PAULA S; OLIVEIRA, R A. Curso de direito processual civil: teoria geral do processo e processo de conhecimento. 21. ed. Salvador: Juspodivm, 2022.

DINAMARCO, Cândido Rangel. Instituições de direito processual civil. 8. ed. rev. e atual. São Paulo: Malheiros, 2019.

GIL, Antônio Carlos. Métodos e técnicas de pesquisa social. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

LAKATOS, E M; MARCONI, M A. Fundamentos de metodologia científica. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

MARQUES, Cláudia Lima. Introdução. In: MARQUES, Cláudia Lima. Comentários ao Código de Defesa do Consumidor. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2019. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/doutrina/comentarios-ao-codigo-de-defesa-doconsumidor/1199048235>. Acesso em: 2 set. 2025.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde. 14. ed. São Paulo: Hucitec, 2014.

MÓL, ANA LÚCIA RIBEIRO; DA SILVA, MARIA INÊS GOMES. Litigância predatória: a dualidade entre o acesso à jurisdição e o abuso do exercício do direito de ação. Revista do Curso de Direito da Universidade Estadual de Montes Claros, v. 1, n. 1, 2024.

NEVES, Daniel Amorim Assumpção. Manual de Direito Processual Civil. Salvador: JusPodivm, 2023.

NUNES, Rizzatto. Curso de direito do consumidor. 12. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

RONDÔNIA. Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia. 4ª Vara Cível da Comarca de Ji-Paraná. Processo n. 7017088-88.2024.8.22.0005. Sentença. Juiz: Gustavo Nehls Pinheiro. Julgado em 22 abr. 2025. 7017088-88.2024.8.22.0005 · Processo Judicial Eletrônico - 1º Grau. Acesso em: 1 maio 2026

THEODORO JÚNIOR, Humberto. Curso de Direito Processual Civil. Rio de Janeiro: Forense, 2022.

TARTUCE, Flávio. Manual de direito civil: volume único. 3. ed. rev. ampl. e atual. São Paulo: Gen/Forense, 2023.