

ARTIGO ORIGINAL

**OS CRUZEIROS MARÍTIMOS E OS DESAFIOS LOGÍSTICOS E JURÍDICOS
CAUSADOS PELO CORONAVÍRUS (COVID-19)**

ORIGINAL ARTICLE

**MARITIME CRUISES AND THE LOGISTICAL AND LEGAL CHALLENGES CAUSED
BY THE CORONAVIRUS (COVID-19)**

Joana Stelzer¹

Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, Brasil

Ronald França²

Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI, Brasil

RESUMO

Apesar do otimismo no setor de cruzeiro marítimo antes da pandemia, após o surgimento do Coronavírus (Sars-CoV2) mudaram-se as perspectivas. Diante dessa situação, formulou-se o seguinte problema: em que medida os cruzeiros marítimos internacionais foram impactados pelo Covid-19? O objetivo geral da pesquisa foi identificar os problemas que o Coronavírus causou no âmbito dos cruzeiros marítimos, inclusive quanto aos desafios jurídicos. Quanto aos objetivos específicos, buscou-se: verificar a logística do comércio de serviços frente à pandemia; descrever a instabilidade do cenário internacional; e, identificar possíveis caminhos indenizatórios aos consumidores pelo serviço não prestado. Como resultado, foi possível perceber que o setor de cruzeiros marítimos passou por severa restrição imposta pelos governos, com mudanças significativas no cenário internacional. Para o consumidor tornou-se possível o direito ao cancelamento da viagem, embora se necessite verificar termos contratuais específicos. O método de pesquisa adotado foi o indutivo. Quanto aos fins, a pesquisa apresentou-se de cunho exclusivamente descritivo. Os resultados foram expostos em forma de textos.

Palavras chaves: Comércio internacional; Cruzeiro marítimo; Coronavírus.

ABSTRACT

Despite the optimism in the cruise industry before the pandemic, after the emergence of the Coronavirus (Sars-CoV2) the perspectives have changed. In view of this situation the following problem was posed: how were international sea cruises impacted by Covid-19? The general objective of the research was to identify the problems that the Coronavirus caused in relation to cruises, including legal challenges. Regarding to the specific objectives, the research aimed: to check the logistics of trade in services in the face of the pandemic; to describe the instability of the international scene; and to identify possible ways to indemnify consumers for the service not provided. As to the results it was possible to notice that the cruise industry has undergone severe restrictions imposed by governments, with significant changes in the international scene. For the consumer it may be possible to cancel the trip although it is necessary to verify specific contractual terms. The research method adopted was inductive. In relation to the ends the research was exclusively descriptive. The results were exposed as texts.

¹ Pós Doutora em Direito (USP). Doutora e Mestre em Direito na área de Relações Internacionais (UFSC). Professora credenciada no Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Santa Catarina (PPGD/CCJ/UFSC) para Mestrado e Doutorado. E-mail: contatojoana@yahoo.com.br.

² Pós-graduando em Direito da Aduana e Comércio Internacional pela UNIVALI e Bacharel em Direito pela UNISUL. E-mail: parisfotosfranca@gmail.com.

Key words: International trade; Sea cruise; Coronavirus.

1 INTRODUÇÃO

O setor de cruzeiros marítimos estava com grandes perspectivas para a temporada de 2018/2019. Autoridades no assunto informavam sobre o forte crescimento no setor. No entanto, não era possível deixar de lado as tensões no comércio internacional, bem como as incertezas em muitos países. Seja como for, as perspectivas superavam em muito as incertezas. Posto isso, o setor se debruçou para o lado do crescimento, sem recear dificuldades vindouras.

O foco desse artigo é o estudo dos impactos da pandemia (Covid-19), no setor de cruzeiros marítimos na temporada de 2018/2019. Nesse sentido, demonstrou-se sua finalidade e importância no comércio internacional. Para tanto, a seguinte problemática foi criada: em que medida o comércio internacional, no que diz respeito aos cruzeiros marítimos internacionais, foi abalado pelo Novo Coronavírus? Para a hipótese destaca-se: que os cruzeiros marítimos internacionais não tiveram condições de suportar as drásticas mudanças da pandemia, com repercussão jurídica indenizatória pelo serviço não prestado, no âmbito dos cruzeiros marítimos.

O objetivo geral da pesquisa consistiu em identificar os problemas que o Coronavírus causou no âmbito dos cruzeiros marítimos, inclusive quanto aos desafios jurídicos. Em relação aos objetivos específicos, buscou-se: verificar a logística do comércio e seus desafios frente à pandemia do Coronavírus; descrever a instabilidade do cenário internacional; e, identificar possíveis caminhos indenizatórios aos consumidores pelo serviço não prestado.

O estudo se justifica em virtude de os cruzeiros marítimos possuírem grande relevância no comércio internacional de serviços, com números expressivos ao final de cada temporada. A pandemia trouxe uma mudança significativa nesses números, tornando o tema relevante. Com efeito, o setor emprega e traz benefícios para muitos países. Esse fato não pode passar despercebido do grande público. O

artigo busca colaborar para que o fato não caia no esquecimento, no âmbito acadêmico; e, ponderar como pode ocorrer o marco jurídico indenizatório.

Este artigo possui uma fundamentação teórica elementar, dentro das limitações de uma investigação com aspectos de pesquisa exploratória, embora quanto aos fins seja enquadrada como descritiva. O método de pesquisa adotado foi o indutivo, pois o artigo parte de distintas especificidades do tema, no sentido de uma conclusão geral, envolvendo o comércio de serviços. Os meios de pesquisa foram exclusivamente bibliográficos. Todos os resultados foram expostos em forma de textos.

2 A SITUAÇÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL ENTRE 2018/2019 E AS PERSPECTIVAS DE CRESCIMENTO NO SETOR DE CRUZEIROS MARÍTIMOS

Um clima de otimismo pairava sobre a temporada de 2018/2019 quando se olhava para o horizonte 2019/2020. Com perspectivas de crescimento no mercado mundial, muitos aguardavam a emergente temporada atentos nas informações e dados econômicos pretéritos.

Segundo Saumíneo Nascimento (2021), em 2019 a Organização Mundial do Comércio (OMC) informou que o crescimento do comércio mundial de mercadorias permaneceria forte. Com efeito, a OMC previa crescimento do volume de comércio de mercadorias de 4,4% em 2018 e na ordem de 4,0% somente para o período 2019 (F5 NEWS, 2021).

De acordo com Diretor Geral da OMC naquela ocasião, o diplomata brasileiro Roberto Azevêdo, “o forte crescimento comercial que se vivenciou será vital para a continuidade do crescimento econômico [...]”. Sendo assim, Azevêdo concluiu que os economistas da OMC julgam que o fato de que todas as regiões estarem experimentando ganhos no comércio e na produção ao mesmo tempo também pode tornar a recuperação mais autossustentável (F5 NEWS, 2021). Entretanto, não é possível desconsiderar as tensões no comércio internacional. A Revista Exame (2021) chamou a atenção sobre a grande incerteza no comércio global por tensões e restrições e abordou o levantamento feito pela OMC, na qual

afirma que medidas restritivas ao comércio estão em alta e prejudicam o cenário global do comércio. Além disso, a OMC afirma que existe grande indefinição para o comércio global (EXAME, 2021).

Essa perda de impulso foi, em parte, devido às crescentes tensões comerciais e aos níveis historicamente altos de restrições ao comércio. O documento da OMC ressalta que o crescimento do comércio e do PIB no mundo desacelerou em 2018, conforme aumentaram as preocupações comerciais. De fato, as inquietações parecem ter contribuído de modo significativo para a desaceleração (EXAME, 2021).

Seja como for, as apreensões preocupavam o setor de serviços, mas as boas perspectivas superavam as aflições e os crescentes números positivos amenizavam as incertezas. Segundo o Ministério da Economia, a esfera de serviços vinha apresentando uma grande dinâmica ao longo das últimas décadas, bem como um maior dinamismo e as maiores taxas de crescimento na economia global. Em termos gerais, representava mais de 60% da riqueza mundial, empregando ao menos um terço da mão-de-obra do planeta e respondendo por mais de 20% do comércio internacional (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2021).

Posto isso, o setor de serviços seguia o mesmo caminho positivo do comércio internacional e também teve uma excelente avaliação em decorrência do crescimento do comércio de mercadorias. Desta feita, e nessa perspectiva, como foi o crescimento mundial dos cruzeiros marítimos? Afinal, o setor representa um segmento importante do setor de serviços. Essa perspectiva será exposta por intermédio dos cruzeiros marítimos e como sua melhoria afetou toda uma cadeia produtiva na economia.

2.1 A PERSPECTIVA DE CRESCIMENTO DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS PARA A TEMPORADA (2018/2019)

O Brasil tem uma faixa litorânea extensa com várias opções de turismo. Segundo Roseli Cecilia, os lugares mais apreciados por brasileiros para viajar são:

costa brasileira, países da América do Sul, Caribe, Jamaica e o mediterrâneo europeu (GUIA BRASIL TURISMO, 2021).

Em se tratando de viagens e cruzeiros marítimos pelo Brasil e outras regiões do mundo, cumpre destacar a existência da CLIA³ (Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos), um dos 15 escritórios mundiais da *Cruise Lines International Association*, voz unificada e principal autoridade da comunidade global de Cruzeiros Marítimos. Essa entidade apresenta estudos no Brasil e no Mundo na atividade de cruzeiros marítimos.

Para a Clia Brasil, os navios sempre são uma boa opção de viagem dentro das estimativas de gastos do brasileiro. Além do que, a demanda para os cruzeiros no Brasil vinha em perspectiva de alta. Segundo a Clia Brasil (2021a), no mundo, o setor de cruzeiros projetava um crescimento ano a ano. As perspectivas eram ambiciosas para o setor que, em 2018, ganhou 13 novos navios e capacidade adicional total de 33.379 pessoas; e, até 2020, mais 24 navios e capacidade adicional total de 66.515 pessoas (CLIA BRASIL, 2021a, p. 11).

Além do mais, a Clia Brasil relata que no País, na temporada 2017/18, segundo o informado pelas armadoras presentes no Brasil, o tíquete médio dos cruzeiristas foi de R\$ 2.214,00 gastos por passageiro com a compra da viagem de cruzeiro, com estimativa de tempo médio de aproximadamente seis (6) dias (CLIA BRASIL, 2021b, p. 20).

³A CLIA Brasil (Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos) é uma entidade sem fins lucrativos, fundada em 2006, com o objetivo de atuar na regulamentação, promoção e expansão desta atividade no Brasil. A Associação faz parte da *Cruise Lines International Association* (CLIA), voz unificada e principal autoridade da comunidade global de Cruzeiros Marítimos. Como a maior Associação da indústria de cruzeiros, possui 15 escritórios no mundo todo, com representação nas Américas do Norte e do Sul, Europa, Ásia e Austrália. A missão da CLIA é apoiar políticas e práticas que promovam um ambiente seguro, saudável e sustentável nos navios de Cruzeiros para os mais de 23 milhões de passageiros que viajam anualmente, bem como promover a experiência de viagem dos cruzeiros. Seus membros, comprometidos com o continuado sucesso da indústria de cruzeiros, estão compreendidos entre as linhas mais prestigiadas do mundo em Cruzeiros Marítimos, Fluviais e de Especialidades; uma comunidade de agentes de viagens altamente treinados e certificados; e outros parceiros da indústria de cruzeiros, incluindo portos, destinos, desenvolvedores de navios, fornecedores, prestadores de serviços e operadores de viagens (CLIA BRASIL, 2020).

Para complementar, o estudo – encomendado pela Clia Brasil à Fundação Getúlio Vargas (FGV) – apontou movimentação de R\$ 1,8 bilhão do setor de cruzeiros no Brasil na temporada 2017/2018, com geração de 27,7 mil empregos (CLIA BRASIL/FGV, 2021c, p. 28).

O Ministério do Turismo (BRASIL, 2021a) relata que a costa brasileira atingiu 100% de ocupação na temporada de 2018/2019, com os sete navios que a percorreram. Estima-se que nesse período o impacto na economia do País foi de R\$ 2 bilhões, gerando aproximadamente 30 mil empregos. Ainda segundo o Ministério do Turismo e de acordo com o presidente da Clia Brasil, Marco Ferraz, havia uma expectativa de aumento de 6% na oferta da próxima temporada (BRASIL TURISMO, 2021).

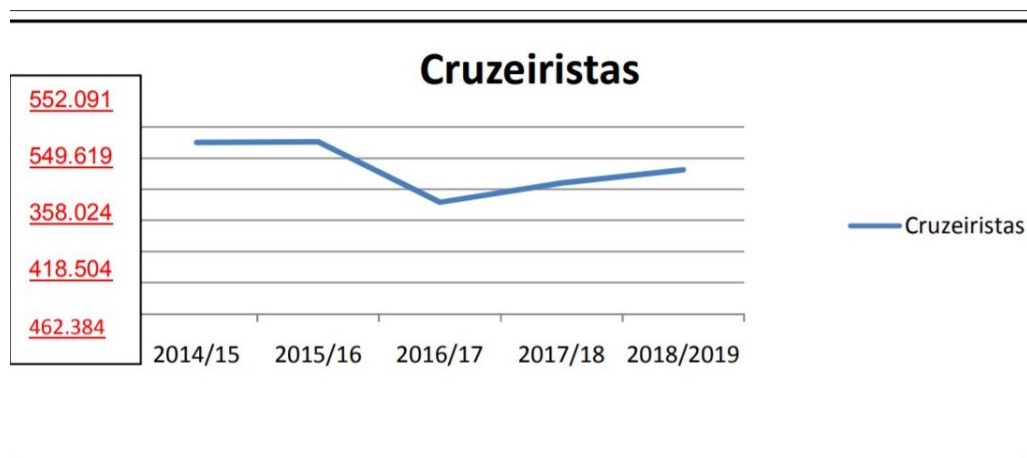
Para Janaina Brito, do Portal Brasileiro de Turismo, o Brasil é um mercado estratégico para os cruzeiros e por isso muitas empresas mantêm investimentos constantes no país. Esses investimentos foram o resultado obtido na temporada de 2018. Segundo Brito, foi estimado um crescimento de 15% em relação à temporada 2019/2020 (REVISTA PORTUÁRIA, 2021).

Com relação ao Brasil, a Temporada brasileira de cruzeiros 2018/2019 foi bastante positiva para a CVC Corp. A CVC registrou crescimento expressivo na temporada, tendo atendido cerca de 150 mil clientes em cruzeiros, pela costa brasileira e América do Sul (REVISTA PORTUÁRIA, 2021).

O estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil realizado pela FGV e encomendado pela Clia Brasil revelaram os benefícios dos cruzeiros marítimos no mundo e no Brasil: “os cruzeiros marítimos beneficiam os destinos turísticos em diversos aspectos, como aumento do fluxo de turistas nas cidades, o que gera movimentação da economia” (CLIA BRASIL/FGV, 2021c, p. 20).

O gráfico abaixo mostra, em números, os cruzeiristas que embarcaram em cruzeiros marítimos durante as temporadas de 2014 - 2019.

Gráfico 1 - Embarque de Cruzeiristas



Fontes: CLIA BRASIL/FGV (2021c)

É relevante o que o Ministério do Turismo argumentou sobre a previsão da Organização Mundial do Turismo (OMT) e o crescimento dessa atividade ao frisar que: “o turismo mundial vai crescer entre 3% e 4% em 2019” (BRASIL, 2021b). Por tal razão, ao analisar o setor pelos dados dos cruzeiristas em relação à temporada brasileira a partir de 2017/2018 o gráfico evidencia recuperação para a próxima temporada. De fato, o setor de cruzeiro marítimo depositava uma confiança imensa na temporada de 2019.

As oportunidades de negócios no setor de cruzeiro marítimo apontavam para uma grande melhoria. Mas, esse aperfeiçoamento não se restringia apenas aos navios. As oportunidades estavam em todas as cadeias produtivas do setor desde a contratação de serviços até a venda de passagens (FGV/PROJETOS, 2021).

A estimativa apenas no Brasil, é que esse período de atividades tenha um impacto na economia acima de R\$ 2 bilhões, considerando os 15% de aumento no total de viajantes embarcados, em relação à temporada anterior de 2017/2018, que injetou mais de R\$ 1,792 bilhão na economia nacional (FGV/PROJETOS, 2021).

Portanto, a temporada de 2018/2019 realçava o alto potencial do setor de cruzeiros internacionais em grande parte pelos dados levantados pelos especialistas da área tendo como referência o ano anterior, que já apontava gradativo incremento.

2.2 O IMPACTO DO CORONAVÍRUS NA PERSPECTIVA DE CRESCIMENTO DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS

A pandemia Coronavírus⁴ de início assolou primeiramente a China, em especial a cidade de Wuhan, mostrando-se mortífera. Com o passar do tempo, a pandemia se espalhou mundialmente. A pandemia foi identificada pela primeira vez em dezembro de 2019 na China, na cidade de Wuhan, embora outras evidências estejam surgindo⁵. Rapidamente, a pandemia atingiu todos os continentes do globo terrestre (exceto a Antártida).

Segundo a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS) e a Organização Mundial da Saúde (OMS), em 30 de janeiro de 2020, o surto da doença causada pelo novo Coronavírus (COVID-19) constituía uma Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional. Isso significou o mais alto nível de alerta da Organização (OPAS, 2021).

Em onze (11) de março de 2020, a COVID-19 foi caracterizada pela OMS como pandemia e após pouco mais de um ano foram confirmados no mundo 140.123.193 casos de COVID-19 e 3.002.736 mortes, até 17 de abril de 2021 (RTP, 2021). Devido à própria dinâmica da sociedade atual e sua facilidade de locomoção de pessoas e bens, a chegada do vírus nos cruzeiros marítimos foi uma questão de tempo. O mesmo medo que assolou os territórios também foi reproduzido nos cruzeiros marítimos.

⁴O novo coronavírus, designado SARS-CoV-2, foi identificado pela primeira vez em dezembro de 2019 na China, na cidade de Wuhan. Este novo agente nunca tinha sido identificado anteriormente em seres humanos. A fonte da infecção é até agora desconhecida. Ainda está em investigação a via de transmissão. A propagação pessoa a pessoa foi confirmada e já existe infecção em vários países e em pessoas que não tinham visitado o mercado de Wuhan. A investigação prossegue (Serviço Nacional de Saúde, 2020).

⁵“O novo coronavírus estava circulando na Itália desde setembro de 2019, segundo indícios levantados por um estudo do Instituto Nacional do Câncer (INT) na cidade italiana de Milão. Isso significa que a Covid-19 pode ter se espalhado para fora da China antes do que se imagina” (G1, 2020).

Nesse sentido, foi emblemático o caso do navio Diamond Princess, da Princess Cruises, que fazia uma rota pela Ásia, quando foi registrado um diagnóstico da Covid-19. A quarentena no próprio navio terminou com 705 casos da doença e 6 mortes. O MSC Meraviglia, na continuidade, foi rejeitado pela Jamaica e pelas Ilhas Cayman por ter dois passageiros sob suspeita de terem contraído o vírus; no final, era apenas gripe comum (FOLHA DE SÃO PAULO, 2021). Pelo receio infundado, percebia-se a instauração do temor generalizado.

Essas foram as primeiras circunstâncias que revelaram o início da Pandemia no setor marítimo (cruzeiros internacionais), acarretando pânico entre os usuários. A rejeição dos infectados em diversos países era motivado e justificado pelo medo de um contágio maior.

Segundo a BBC, a Associação de Jovens Chineses na França publicou em suas redes sociais pedidos de ajuda psicológica por vítimas de discriminação desde o surgimento do novo tipo de Coronavírus — não só de pessoas de origem chinesa, mas também coreana, cambojana, vietnamita e filipina (BBC, BRASIL, 2021).

A Clia Brasil relatou que os países que negaram a atracação de navios com casos possíveis do Coronavírus estavam contra os acordos internacionais sobre política marítima (FOLHA DE SÃO PAULO, 2021). Nesse sentido, a organização disponibilizou em seu site informações sobre o Coronavírus e o que o setor estava realizando para a prevenção nos cruzeiros. O objetivo consistia em elucidar, orientar e tranquilizar as pessoas em relação à sua decisão de viajar (CLIA BRASIL, 2021a). Os destaques de alguns apontamentos assim se expressavam:

Os membros da CLIA Global estão negando embarques de pessoas que estiveram nos últimos 14 dias em países com grande intensidade de casos, como China, Coreia do Sul, Irã, Hong Kong, Macau e Cidades do Norte da Itália em quarentena. (...). Um Questionário bem específico determina o histórico de viagens e de saúde de cada pessoa que vai embarcar. Se houver a necessidade, nossos médicos fazem a análise dos casos em loco, autorizando ou não o embarque dos hóspedes. (...). O treinamento e a preparação dos tripulantes seguem restrita regulação das autoridades mundiais e locais, tanto de segurança quanto de saúde. (...) (CLIA BRASIL, 2021b).

Dessa forma, a Clia Brasil apoiou as políticas de promoção de um ambiente seguro e saudável nos navios de Cruzeiros. Salientava, ademais, que as empresas estavam equipadas e tinham todas as condições para a saúde de seus passageiros e tripulantes (CLIA BRASIL, 2021b).

Em vistas a todas essas preocupações das autoridades competentes foi inevitável o aparecimento de diversas situações com relação ao embarque, passagens, devoluções e cancelamentos nos cruzeiros marítimos.

A própria Agência Brasil, a partir de relatos dos usuários que contrataram cruzeiros marítimos, teve ciência de algumas empresas que se negaram a prestar ajuda diante da Pandemia. (AGÊNCIA BRASIL, 2021b). Dessa forma, o setor sofreu os efeitos da pandemia da Covid-19 e, de certa forma, criou um estigma como ambientes propícios para a disseminação do Coronavírus. Afinal, as medidas de restrições desenvolvidas e adotadas em diversos países estabeleciam o distanciamento social. Essa medida afetou diretamente os cruzeiros, já que é próprio do setor estimular o convívio social.

3 O DIREITO DOS CONSUMIDORES NOS CONTRATOS DE TRANSPORTE E O CANCELAMENTO DOS CONTRATOS E SUAS REPERCUSSÕES

Com o aumento dos casos confirmados no Brasil, e o aumento no número de países em que o Coronavírus foi diagnosticado, o temor de viajar tornou-se muito grande. Dessa forma, ao consumidor que comprou um pacote de viagem para um destino com confirmação da pandemia (Covid-19), foi permitido cancelar a viagem, ou mesmo pedir o reembolso de valores pagos. Mesmo assim, alguns consumidores não foram respeitados nos seus direitos.

No Brasil, o Ministério da Justiça e Segurança Pública trouxe as seguintes notificações em relação ao estudo técnico a respeito dos impactos econômicos da pandemia de Covid-19 (GOVERNO FEDERAL, 2021a).

Desde a confirmação do primeiro caso de Coronavírus no país, em 25/02/2020, houve uma corrida aos agentes econômicos do setor turístico, com o objetivo de cancelar passagens aéreas, pacotes turísticos, reservas de hospedagem e participação em eventos. Neste cenário, as diversas atividades que compõem o setor do turismo, como meios de hospedagem, cruzeiros marítimos, agências de viagens, companhias aéreas,

organizadoras de eventos, dentre outras, se apresentam, naturalmente, como algumas das mais sensíveis ao cancelamento de contratos e solicitação de reembolso de valores pagos por consumidores nacionais e estrangeiros (GOVERNO FEDERAL, 2021a, p. 1).

Dessa forma, o Governo Federal lançou essa nota técnica para contribuir com todos os agentes econômicos do setor.

Os grupos econômicos dos setores hoteleiros, as empresas de cruzeiros, agências de viagem, empresas organizadoras de grandes eventos, de eventos culturais, entre outras para que realizem o seu cadastro imediato na plataforma consumidor.gov.br a fim de mitigar os efeitos já sentidos no setor após a declaração de referida pandemia. O registro viabiliza a criação de um canal de mediação com os consumidores sem que os mesmos precisem se deslocar de suas respectivas residências (GOVERNO FEDERAL, 2021a, p. 1).

Por fim, a plataforma digital do consumidor busca promover interação e dar agilidade a resolução de conflitos:

Destaca-se que o consumidor não necessita sair de casa para registrar a sua reclamação, o que é essencial em razão de medidas de contenção de circulação de pessoas. Com a plena adesão do setor do turismo, as informações que ficarão registradas na plataforma consumidor.gov.br serão utilizadas para o direcionamento de outras políticas públicas de proteção e defesa do consumidor do Ministério da Justiça e Segurança Pública que visam mitigar os efeitos da Covid-19 nas relações de consumo (GOVERNO FEDERAL, 2021a, p. 3).

Portanto, seja um cruzeiro marítimo, ou mesmo um voo internacional, o Programa de Prática e Defesa do Consumidor (PROCON) tratará da mesma forma o consumidor na lei que o ampara. O Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC, 2021) propõe que: caso a companhia aérea ainda não tenha cancelado o voo, o consumidor que se sentir em risco pode solicitar o cancelamento da viagem sem multa e reembolso integral dos valores pagos (IDEC, 2021). Outra forma seria adiar a viagem sem custo para outra data (hipótese que a maioria das empresas ofereceu como alternativa para mitigar o transtorno da pandemia).

O IDEC (2021) interpretou essa medida como um direito excepcional dos passageiros que alterarem a data do voo para o mesmo destino original, sem pagamento de qualquer penalidade e sem pagamento de diferença tarifária, na data de sua conveniência e dentro do período máximo de um ano. Além disso, verificou-se também nítido o direito alternativo de uso do valor como crédito para aquisição de

bilhetes para outro itinerário diferente do originalmente contratado, mediante pagamento ou recebimento de eventual diferença tarifária.

Dessa forma, estima-se que as operadoras reconheçam o direito do cancelamento da viagem sem custo pelo consumidor, o que se aplica também às reservas em hotéis, aos cruzeiros marítimos, e às outras atividades turísticas pagas (IDEC, 2021).

Além do mais, segundo a Agência Brasil (2021b), o consumidor deve buscar negociar com a companhia aérea ou agência de viagem o mais cedo possível. No entendimento do IDEC, em virtude da decretação de pandemia pela OMS, o direito do consumidor de cancelar a passagem com reembolso integral permanece e passa a referir-se a qualquer destino internacional (AGÊNCIA BRASIL, 2021b).

Segundo o PROCON, o consumidor não é obrigado a expor sua saúde a riscos viajando para destinos onde poderá contrair a (Covid-19), podendo optar por uma das alternativas: postergar a viagem para data futura; viajar para outro destino de mesmo valor; ou obter a restituição do valor já pago. Outras possibilidades podem ser negociadas com a empresa, desde que seja uma alternativa que não prejudique o consumidor e com a qual ele esteja de acordo (AGÊNCIA BRASIL, 2021b).

A Secretaria Nacional do Consumidor (SENACON), um órgão ligado ao Ministério da Justiça e Segurança Pública, e com os ministérios do Turismo, da Economia e da Saúde emitiram nota conjunta com orientações gerais sobre o impacto da (COVID-19) nas relações entre empresas e consumidores (AGÊNCIABRASIL, 2021b).

Conforme o relatório do Ministério da Justiça e Segurança Pública:

O Art. 51, inciso IV do CDC (Código de Defesa do Consumidor) define que são nulas de pleno direito as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos ou serviços que estabeleçam obrigações abusivas colocando o consumidor em desvantagem exagerada. (GOVERNO FEDERAL, 2021b, p. 4).

De fato, é necessário o bom senso e a prudência diante do momento, evitando-se medidas que não encontram respaldo jurídico. Em relação às viagens

internacionais, a recomendação do Ministério é de avaliação da situação no país de destino e acompanhamento das informações atualizadas do Ministério da Saúde e da ANVISA (AGÊNCIA BRASIL, 2021b).

É difícil estipular, mas talvez nenhum outro setor da indústria do turismo sofreu tanto os efeitos da pandemia da Covid-19 quanto aos dos cruzeiros marítimos. Por isso, um pedido de cautela para os usuários de viagens internacionais.

3 MANIFESTAÇÃO SOBRE O ENTENDIMENTO DE CASO FORTUITO OU FORÇA MAIOR

Segundo Natália Brotto, o Judiciário já vem sendo impactado com demandas solicitadas quanto à resolução ou mesmo à revisão de condições contratuais em razão da pandemia, especificamente sob a alegação de caso fortuito ou força maior (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2021).

A princípio, essas ações têm se concentrado principalmente em relação a cancelamento de voos e viagens. A situação é inédita, sendo muito difícil prever o entendimento da jurisprudência quanto à crise atual caracterizar-se, ou não, como caso fortuito ou força maior (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2021).

O relatório do Ministério da Justiça e Segurança Pública fez a seguinte análise: Com relação às viagens de negócios, empregados e empresários devem conversar com seus supervisores e parceiros comerciais e verificar a necessidade de eventuais mudanças para países que ofereçam risco concreto, conforme indicadores da OMS e Ministério da Saúde. Ou seja, os direitos e obrigações dos passageiros e hóspedes de negócios devem ser avaliados dentro do contexto do caso concreto tendo em conta a necessidade de manutenção da viagem (GOVERNO FEDERAL, 2021c, p. 2).

Com relação às viagens de turismo, o que o consumidor pode pleitear:

Os passageiros poderão remarcar ou cancelar as viagens de acordo com as regras abaixo detalhadas (lembrando que um passageiro ou hóspede que viaja a negócios pode ser caracterizado como consumidor e, portanto, ser dotado dos mesmos direitos de um passageiro turista). [...] Em alguns casos, pode ser aplicável também à relação contratual dos consumidores o Código Civil. O Código Civil adota o caso fortuito e a força maior como excludentes de responsabilidade pela indenização de dano/prejuízo ocorrido durante a vigência de um contrato. Tal previsão pode ser encontrada nos

artigos 393 e 478 do 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. (GOVERNO FEDERAL, 2021c, p. 2 e 4).

Tanto o caso fortuito como a força maior possuem como requisito tudo que não pode ser previsto quando da criação da obrigação e, mesmo que seja previsto, representa sempre acontecimentos cujos efeitos não seriam possíveis de evitar ou impedir. Assim pode ser definido o caso fortuito ou força maior:

O caso fortuito é o acontecimento natural, ou o evento derivado da força da natureza, (como um raio, uma inundação, ou terremoto). Por sua vez, conceitua-se força maior como o *damnu fatale* originado do fato de outrem, como uma invasão de território, uma guerra ou a revolução, um furto etc. Em razão de tais eventos, não há o controle das circunstâncias, extrapolando o chamado “risco do negócio” e, por isso mesmo, o fornecedor de bem ou serviço desobriga-se de indenizar em função de eventual dano. 3.8.3. Em relação a contratos de transporte, especificamente, o Código Civil trata do tema nos artigos 734 e 741: Art. 734 (GOVERNO FEDERAL, 2021c, p. 4).

E para complementar esse raciocínio jurídico:

O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo movo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade. (grifo nosso) Art. 741 Interrompendo-se a viagem por qualquer movo alheio à vontade do transportador, ainda que em consequência de evento imprevisível, fica ele obrigado a concluir o transporte contratado em outro veículo da mesma categoria, ou, com a anuência do passageiro, por modalidade diferente, à sua custa, correndo também por sua conta as despesas de estada e alimentação do usuário, durante a espera de novo transporte (GOVERNO FEDERAL, 2021c, p. 4).

Sendo assim, tanto o consumidor tem o direito de notificar a companhia aérea em virtude de acontecimentos extraordinários e imprevisíveis, quanto as próprias empresas podem exercer esse mesmo direito em suas relações comerciais.

É digno de nota, que os efeitos da pandemia da COVID-19, causada pelo Coronavírus estão se apresentando na forma de uma crise sem precedentes, com características e efeitos econômicos similares aos das duas grandes guerras do Século XX. E, cabe dizer, foram nas grandes guerras que os doutrinadores e os tribunais de todo o mundo se debruçaram na composição da teoria da imprevisão e dos conceitos de caso fortuito e força maior. Medidas governamentais drásticas como o fechamento do comércio, interrupção dos transportes públicos, isolamento social e a quarentena ameaçam os negócios e a cadeia logística, levando muitas

famílias e empresas a perderem a perspectiva de geração de receita e de caixa (CASCIONE, 2021).

Em linhas gerais, torna-se fundamental uma análise detida dos mais diversos tipos de situações e contratos, tendo em vista a particularidade de cada cumprimento de obrigações do contrato, inclusive porque pode o devedor ser obrigado contratualmente perante o credor de forma incondicional, mesmo presentes o caso fortuito ou a força maior.

4 O COMÉRCIO INTERNACIONAL DE SERVIÇOS E PANDEMIA DA COVID-19

Um comparativo entre a COVID -19 (Sars-CoV-2) e a Influenza (H1N1⁶) revela em muito o impacto e abalo de ambos no setor de cruzeiros marítimos internacionais.

Para Celso Masson, o prejuízo até meados de 2020 resultante da Covid-19, era estimado em US\$ 50 bilhões no mundo, dos quais US\$ 104 milhões no Brasil (OCDE *apud* ISTO É DINHEIRO, 2021) – neste caso considerando-se apenas a queda de receita com as exportações (o cálculo é da Organização das Nações Unidas para o Comércio e desenvolvimento – OCDE (ISTO É DINHEIRO, 2021).

Do ponto de vista do impacto econômico, o H1N1 teve impacto muito menor. Em 2009, o vírus da gripe suína se alastrou pelo mundo na 1ª pandemia do século 21; mas, por que ele não fez cidades e países entrarem em quarentena? Isso se deve, em grande parte, porque em alguns países, viajantes passaram por triagens, casos suspeitos foram isolados e aulas chegaram a ser suspensas com antecipação. Tudo isso não causou a paralisação de algumas das maiores economias do mundo (BBC BRASIL, 2021).

A BBC Brasil (2021) expõe que, para conter a pandemia do novo Coronavírus, um terço da população mundial vive hoje sob medidas de isolamento,

⁶A gripe H1N1 consiste em uma doença causada por uma mutação do vírus da gripe. Também conhecida como gripe Influenza tipo A ou gripe suína, ela se tornou conhecida quando afetou grande parte da população mundial entre 2009 e 2010. Os sintomas da gripe H1N1 são bem parecidos com os da gripe comum e a transmissão também ocorre da mesma forma. O problema da gripe H1N1 é que ela pode levar a complicações de saúde muito graves, podendo ser fatal. (IFF/Fiocruz).

houve o fechamento do comércio, aeroportos, empresas, atividades culturais e esportivas o obrigaram as pessoas a ficar em suas casas. De fato, não só no Brasil como em grande parte do planeta as diretrizes parecem ser as mesmas, ou seja, isolamento e quarentena. Esse processo, ou forma de conter a pandemia, não aconteceu como H1N1. Ainda, segundo a BBC Brasil, este fato é inédito na história recente.

Segundo Boaventura de Sousa Santos:

A pandemia e a quarentena estão a revelar que são possíveis alternativas, que as sociedades se adaptam a novos modos de viver quando tal é necessário e sentido como correspondendo ao bem comum. Esta situação torna-se propícia a que se pense em alternativas ao modo de viver, de produzir, de consumir e de conviver nestes primeiros anos do século XXI (SANTOS, 2021, p. 29).

Santos (2021) prossegue seu raciocínio ao afirmar:

Na ausência de tais alternativas, não será possível evitar a irrupção de novas pandemias, as quais, aliás, como tudo leva a crer, podem ser ainda mais letais do que a atual. Ideias sobre alternativas certamente não faltarão, mas poderão elas conduzir a uma ação política no sentido de as concretizar? No curto prazo, o mais provável é que, finda a quarentena, as pessoas se queiram assegurar de que o mundo que conheceram afinal não desapareceu. Regressarão sofregamente às ruas, ansiosos por voltar a circular livremente. Irão aos jardins, aos restaurantes, aos centros comerciais, visitarão parentes e amigos, regressarão às rotinas que, por mais pesadas e monótonas que tenham sido, parecerão agora leves e sedutoras (SANTOS, 2021. p. 29).

O fato é que epidemias potencialmente se ocultam como minas terrestres num vasto campo. O regresso, com efeito, não será fácil.

No entanto, o regresso à 'normalidade' não será igualmente fácil para todos. Quando se reconstituirão os rendimentos anteriores? Estarão os empregos e os salários à espera e à disposição? Quando se recuperarão os atrasos na educação e nas carreiras? Desaparecerá o Estado de exceção que foi criado para responder à pandemia tão rapidamente quanto a pandemia? Nos casos em que se adotaram medidas de proteção para defender a vida acima dos interesses da economia, o regresso à normalidade implicará deixar de dar prioridade à defesa da vida? Haverá vontade de pensar em alternativas quando a alternativa que se busca é a normalidade que se tinha antes da quarentena? Pensar-se-á que esta normalidade foi a que conduziu à pandemia e conduzirá a outras no futuro? (SANTOS, 2021. p. 30).

E difícil calcular a duração das restrições impostas pelos governos. O fato é que não tem um tempo definido. Então, como o comércio internacional de bens e serviços, incluindo os cruzeiros marítimos, poderá lidar com essa situação? Ainda

não há uma resposta clara. Todavia, impõe-se que a sociedade necessita de novas soluções frente a novos problemas.

A nova articulação pressupõe uma viragem epistemológica, cultural e ideológica que sustente as soluções políticas, econômicas e sociais que garantam a continuidade da vida humana digna no planeta. Essa viragem tem múltiplas implicações. A primeira consiste em criar um novo senso comum, a ideia simples e evidente de que sobretudo nos últimos quarenta anos vivemos em quarentena, na quarentena política, cultural e ideológica de um capitalismo fechado sobre si próprio e a das discriminações raciais e sexuais sem as quais ele não pode subsistir. A quarentena provocada pela pandemia é afinal uma quarentena dentro de outra quarentena. Superaremos a quarentena do capitalismo quando formos capazes de imaginar o planeta como a nossa casa comum e a Natureza como a nossa mãe originária a quem devemos amor e respeito. Ela não nos pertence. Nós é que lhe pertencemos. Quando superarmos esta quarentena, estaremos mais livres das quarentenas provocadas por pandemias (SANTOS, 2021. p. 32).

Com esse raciocínio, o diretor do programa de emergências da Organização Mundial da Saúde (OMS), Michael Ryan, declarou que é preciso que os países tenham solidariedade, transfiram recursos materiais e ajudem uns aos outros. Assim, com solidariedade venceremos essa batalha, ninguém está a salvo enquanto todos não estiverem salvos (CORREIO BRASILIENSE, 2021). Norbert Elias (1897-1990), reconhecido em sua teoria dos processos civilizadores, comparou redes de seres humanos independentes – “figurações”, como ele chamava – a uma dança: em constante movimento e ainda assim estruturada (NORBERT ELIAS FOUNDATION, 2021). Logo, estar em sociedade não é apenas uma escolha, mas sim uma necessidade humana. Os humanos necessitam de interação com os outros.

[...] cada pessoa singular está realmente presa; está por viver em permanente dependência funcional de outras; ela é um elo nas cadeias que ligam outras pessoas, assim como todas as demais, direta ou indiretamente, são elos nas cadeias que as prendem. Essas cadeias não são visíveis e tangíveis, como grilhões de ferro. São mais elásticas, mais variáveis, mais mutáveis, porém não menos reais, e decerto não menos fortes. E é a essa rede de funções que as pessoas desempenham umas em relação a outras, a ela e a nada mais, que chamamos “sociedade” (ELIAS, 1994, p. 21).

Com a Pandemia e as regras de confinamento impostas pelos governos, essa lógica se torna clara e evidente para milhões de pessoas no mundo. Mesmo porque, uma solução para conter o problema da Pandemia não ocorrerá, mas, tão somente, medidas paliativas para aliviar a derrocada.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As motivações do comércio internacional de serviços, no que diz respeito aos cruzeiros marítimos, em relação à temporada de 2018/2019 eram promissoras, mas, foram comprometidas pelo surgimento do novo Coronavírus (Covid-19). Com efeito, os dados apontavam uma perspectiva de crescimento, entretanto, a emergente demanda por novas viagens restou comprometida por conta da disseminação da Covid-19. Ao longo das últimas temporadas, o setor de serviços vinha apresentando maior dinamismo e as maiores taxas de crescimento na economia global.

Assim, o que era um cenário de euforia para a nova temporada (2018/2019) foi frustrado e muitas demandas jurídicas foram impetradas contra as empresas de cruzeiros. Os diversos processos administrativos e judiciais se efetivaram devido aos cancelamentos e ao pânico nos consumidores diante das notícias da pandemia. Como resultado, o comércio internacional de serviços, e, especificamente o setor de cruzeiros marítimos passou por severa restrição. A restrição governamental revelou a ausência de alternativas diante da Covid-19.

A quarentena, o distanciamento social e o *lockdown*, adotado como regra de restrição por muitos países fez com que o mercado de cruzeiros fosse duramente impactado. Em meio a tantas incertezas, algumas alternativas evidenciaram-se de plano, como: a redução da capacidade máxima (intercalando cabines), liberação exclusiva de cabines com escotilhas e o controle da temperatura dos passageiros. Mesmo com maior rigor no controle, não foi possível evitar a incursão de novas restrições até a proibição expressa em vários países quanto à recepção de navios de passageiros.

Consumidores no Brasil, pautados pelos princípios fundamentais da Constituição Federal e amparados no direito do consumidor, acionaram o Poder Judiciário alegando caso fortuito ou força maior. E, de fato, celebram com êxito muitas vitórias no judiciário.

Diante desse cenário, as empresas de cruzeiros marítimos estimaram perdas expressivas. Uma possível volta dos cruzeiros aos mares do mundo depende de fatores como a redução do número de casos da Covid-19, bem como a permissão

dos governos para a navegação, além da abertura dos portos e sensação de segurança por parte dos viajantes (notadamente com uma possível vacina). Diante da incerteza, quando ocorrer o retorno dos cruzeiros é que será possível verificar diferentes práticas. Enquanto isso, algumas empresas adotaram o modo chamado *warm lay-up*, termo que indica o fato de um navio se encontrar fora de operação, mas, pronto para retomar suas atividades.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. **Epicentro de novo corona vírus migra para Europa, afirma OMS.** Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/saude/noticia/2020-03/epicentro-de-novo-coronavirus-migra-para-europa-afirma-oms> Acesso em: 25/03/2021a.

AGÊNCIA BRASIL. **Dia mundial do consumidor: direitos em tempo de novo coronavírus.** Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/saude/noticia/2020-03/dia-mundial-do-consumidor-direitos-em-tempo-de-novo-coronavirus> Acesso em: 25/03/2021b.

BBC BRASIL. **Coronavírus: como o surto está espalhando antigos preconceitos sobre a China e seus hábitos culturais.** Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-51305487> Acesso em: 12/04/2021.

BRASIL TURISMO. **Trabalho árduo: Marco Ferraz detalha desafios enfrentados pela Clia Brasil.** Disponível em: <https://brasilturis.com.br/entrevista-marco-ferraz-clia-brasil/> Acesso em: 06/04/2021.

BRASIL. Ministério da economia. **Negociações Internacionais de Serviços.** Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-xterior/negociacoes-internacionais/800-negociacoes-internacionais-de-servicos> Acesso em: 25/03/2021.

BRASIL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. **Orientações gerais sobre o impacto do coronavírus (COVID-19) nas relações consumeristas, especialmente no setor de transporte aéreo.** Disponível em: https://www.novo.justica.gov.br/news/senacon-do-mj-sp-lanca-nota-conjunta-para-orientar-consumidor-sobre-coronavirus/sei_mj-11181853-nota-tecnica.pdf Acesso em: 30/03/2021.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Setor de cruzeiros registra 100% de ocupação na temporada 2018/2019.** Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/12615-setor-de-cruzeiros-registra-100-de-ocupa%C3%A7%C3%A3o-na-temporada-2018-2019.html> Acesso em: 23/03/2021a.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Crescimento do turismo mundial pode chegar a 4% em 2019**. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/%C3%BAltimas-not%C3%ADcias/12306-crescimento-do-turismo-mundial-pode-chegar-a-4-em-2019.html> Acesso em: 23/03/2021b.

BRITO, Janaina. **Portal brasileiro do turismo**. Disponível em: <https://www.mercadoeventos.com.br/noticias/cruzeiros/temporada-brasileira-de-cruzeiros-20182019-alcanca-100-de-ocupacao/> Acesso em: 23/03/2021.

CASCIONE, Fábio. **Caso fortuito, força maior e a covid-19**. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/323084/caso-fortuito-forca-maior-e-a-covid-19>. Acesso em: 26/03/2021.

CORREIO BRASILIENSE. **OMS diz que será preciso alterar estilo de vida até o fim da pandemia**. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2020/05/08/interna-brasil,852802/oms-diz-que-sera-preciso-alterar-estilo-de-vida-ate-o-fim-da-pandemia.shtml><https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/brasil/2020/05/08/interna-brasil,852802/oms-diz-que-sera-preciso-alterar-estilo-de-vida-ate-o-fim-da-pandemia.shtml>. Acesso em: 13/02/2021.

CLIA Brasil (Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos). **Estudo de Perfil e Impactos Econômicos no Brasil**. Disponível em: <https://abremar.com.br/clia-abremar-brasil/> Acesso em: 23/03/2021a.

CLIA Brasil (Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos). **Covid-19 (coronavírus) x cruzeiros marítimos**: CLIA Brasil esclarece principais dúvidas dos turistas. Disponível em: <https://abremar.com.br/covid-19-coronavirus-x-cruzeiros-maritimos-clia-brasil-esclarece-principais-duvidas-dos-turistas/> Acesso em: 12/08/2021b.

CLIA Brasil/FGV (Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos). **Estudo de Perfil e Impactos Econômicos no Brasil**. Disponível em: https://abremar.com.br/wp-content/uploads/2018/10/CLIA_v11.pdf Acesso em: 23/03/2021c.

DGS (Direção Geral de Saúde). **Informações gerais sobre o vírus e a doença**. Disponível em: <https://covid19.min-saude.pt/perguntas-frequentes/> Acesso em: 25/03/2021.

ELIAS, Norbert. **O Processo Civilizador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

EXAME. **Há grande incerteza no comércio global por tensões e restrições, diz OMC**. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/economia/ha-grande-incerteza-no-comercio-global-por-tensoes-e-restricoes-diz-omc/> Acesso em: 25/03/2021.

F5 NEWS. **O crescimento do comércio mundial em 2018**. Disponível em: https://www.f5news.com.br/blogs-e-colunas/saumineo-nascimento/o-crescimento-do-comercio-mundial-em-2018_46236/ Acesso em 24/03/2021.

FGV/PROJETOS. **Estudo de Perfil e Impactos Econômicos no Brasil**. Cruzeiros marítimos - temporada 2018/2019. Disponível em: https://abremar.com.br/wp-content/uploads/2020/01/ESTUDO-DE-IMPACTO-ECON%C3%94MICO-TEMPORADA-20182019-CLIA.FGV_.pdfAcesso em: 23/03/2021.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Coronavírus provoca mudanças nos itinerários dos cruzeiros**. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/turismo/2020/03/coronavirus-provoca-mudancas-nos-itinerarios-dos-cruzeiros.shtml>Acesso em: 25/03/2021.

G1. **Coronavírus chegou na Itália antes do que se pensava, aponta estudo italiano**. Disponível em: <https://g1.globo.com/bemestar/coronavirus/noticia/2020/11/15/coronavirus-chegou-na-italia-antes-do-que-se-pensava-aponta-estudo-italiano.ghtml>Acesso em: 18/02/2021.

GOVERNO FEDERAL. Ministério da Justiça e Segurança Pública
Secretaria Nacional do Consumidor. Coordenação Geral de Estudos e Monitoramento de Mercado. **Nota Técnica n.º 11/2020/CGEMM/DPDC/SENACON/MJ**. Disponível em: <https://www.justica.gov.br/seus-direitos/consumidor/notas-tecnicas/anexos/nota-tecnica-no-11-2020.pdf>Acesso em: 06/02/2021a.

GOVERNO FEDERAL. Ministério da Justiça e Segurança Pública
Secretaria Nacional do Consumidor
Coordenação Geral de Estudos e Monitoramento de Mercado. **Nota Técnica n.º 8/2020/CGEMM/DPDC/SENACON/MJ**. Disponível em: <https://www.justica.gov.br/seus-direitos/consumidor/notas-tecnicas/anexos/nota-tecnica-no-8-2020.pdf>Acesso em: 06/04/2021b.

GOVERNO FEDERAL. Ministério da Justiça e Segurança Pública. **Nota Técnica n.º 2/2020/GAB-SENACON/SENACON/MJ**. Disponível em: <https://www.justica.gov.br/seus-direitos/consumidor/notas-tecnicas/anexos/nota-tecnica-no-2-2020.pdf>Acesso em: 12/04/2021c.

GUIA DO TURISMO BRASIL. **510 mil brasileiros embarcaram em cruzeiros marítimos pelo mundo em 2018**. Disponível em: <https://www.guiadoturismobrasil.com/noticia/2780/510-mil-brasileiros-embarcaram-em-cruzeiros-maritimos-pelo-mundo-em-2018>Acesso em: 23/03/2021.

IDEC (INSTITUTO BRASILEIRO DE DEFESA DO CONSUMIDOR). **Coronavírus: seus direitos no transporte aéreo e na mobilidade urbana**. Disponível em: <https://idec.org.br/dicas-e-direitos/coronavirus-seus-direitos-no-transporte-aereo-e-rodoviario#:~:text=Se%20a%20companhia%20a%C3%A9rea%20ainda,empresas%20est%C3%A1%20oferecendo%20como%20alternativa>. Acesso em: 12/04/2021.
INSTITUTO NACIONAL DE SAÚDE DA MULHER, DA CRIANÇA E DO ADOLESCENTE FERNANDES FIGUEIRA (IFF/FIOCRUZ). **Gripe H1N1 – Sintomas**

e Prevenção. Disponível em: <http://www.iff.fiocruz.br/index.php/8-noticias/239-h1n1sintomas>. Acesso em: 29/01/2020.

ISTO É DINHEIRO. O impacto do coronavírus no turismo. Disponível em: <https://www.istoedinheiro.com.br/o-impacto-do-coronavirus-no-turismo/> Acesso em: 30/03/2021.

JORNAL CRUZEIRO DO SUL. Setor de cruzeiros registra 100% de ocupação na temporada 2018/2019. Disponível em: <https://www.jornalcruzeiro.com.br/suplementos/turismo/setor-de-cruzeiros-registra-100-de-ocupacao-na-temporada-2018-2019/>. Acesso em: 06/04/2021.

NORBERT ELIAS FOUNDATION. Sobre Norbert Elias. Disponível em: <http://norbert-elias.com/pt/sobre-norbert-elias/> Acesso em: 26/03/2021.

NOTÍCIAS R7. Por que o H1N1 não parou economias como a pandemia de coronavírus? Disponível em: <https://noticias.r7.com/internacional/por-que-o-h1n1-nao-parou-economias-como-a-pandemia-de-coronavirus-30032020> Acesso em: 30/03/2021.

O ESTADO DE SÃO PAULO. Coronavírus (covid-19) e a caracterização de caso fortuito e força maior. Disponível em: <https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/coronavirus-covid-19-e-a-caracterizacao-de-caso-fortuito-e-forca-maior/> Acesso em: 31/03/2021.

REVISTA PORTUÁRIA: ECONOMIA E NEGÓCIOS. Temporada brasileira de cruzeiros 2018/2019 registra 100% de ocupação. Disponível em: <http://www.revistaportuaria.com.br/noticia/19471>. Acesso em: 06/03/2021.

SANTOS, BOAVENTURA DE SOUZA. A cruel pedagogia do vírus. Coimbra: Almedina, 2020.

UN75. O mundo precisa de solidariedade. A sua contribuição é importante. Disponível em: https://un75.online/partner/google?lang=ppt&gclid=EAlalQobChMIqu3f0qa56wIVRQmRCh2EiwUIEAAYASAAEgLyjPD_BwE. Acesso em: 26/03/2021.

RTP. COVID-19 (Dashboard) - 17 April 2021. Disponível em: https://www.rtp.pt/noticias/mundo/a-evolucao-da-covid-19-no-mundo_i1213866 Acesso em: 17/04/2021.