

Bruno Rabelo Coutinho Saraiva

DIREITO AERONÁUTICO

UMA INTRODUÇÃO



Fortaleza - CE
2025



INSTITUTO FEDERAL
Ceará
Campus Fortaleza

Presidente da República

Luiz Inácio Lula da Silva

Ministro da Educação

Camilo Sobreira de Santana

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO CEARÁ – IFCE

Reitor

Jose Wally Mendonça Menezes

Pró-Reitora de Pesquisa, Pós-graduação e Inovação

Joelia Marques de Carvalho

Pró-Reitora de Ensino

Cristiane Borges Braga

Pró-Reitora de Extensão

Ana Claudia Uchôa Araújo

Pró-Reitor de Administração e Planejamento

Reuber Saraiva de Santiago

Pró-Reitor de Gestão de Pessoas

Marcel Ribeiro Mendonça

EDITORA IFCE

Editor Executivo

Tiago Estevam Gonçalves

CONSELHEIROS NATOS

Ana Cláudia Uchoa Araújo

Cristiane Borges Braga

Joélia Marques de Carvalho

Sara Maria Peres de Moraes

Tiago Estevam Gonçalves

CONSELHEIROS TITULARES

Alisandra Cavalcante Fernandes De Almeida

David Moreno Montenegro

Paula Patricia Barbosa Ventura

Josefranci Moraes De Farias Fonteles

Marcilio Costa Teixeira

Marieta Maria Martins Lauar

Barbara Suellen Ferreira Rodrigues

Sebastiao Junior Teixeira Vasconcelos

Nadia Ferreira De Andrade Esmeraldo

Auzuir Ripardo De Alexandria

Francisco Jose Alves De Aquino

Sandro Cesar Silveira Juca

Antonio Cavalcante De Almeida

Beatriz Helena Peixoto Brandao

Joao Eudes Portela De Sousa

Juliana Zani De Almeida

Glauber Carvalho Nobre

Rommulo Celly Lima Siqueira

Harine Matos Maciel

Maria Do Socorro De Assis Braun

Sarah Mesquita Lima

Jose Eranildo Teles Do Nascimento

Igor De Moraes Paim

Nara Lidia Mendes Alencar

Meire Celedonio Da Silva

Marilene Barbosa Pinheiro

Wendel Alves De Medeiros

BRUNO RABELO COUTINHO SARAIVA

**MANUAL DE DIREITO AERONÁUTICO
UMA INTRODUÇÃO**

**Fortaleza - CE
2025**



INSTITUTO FEDERAL
Ceará
Campus Fortaleza

Manual de direito aeronáutico: uma introdução. Autor: Bruno Rabelo Coutinho Saraiva

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará – IFCE
Pró-Reitoria de Pesquisa, Pós-Graduação e Inovação – PRPI Editora IFCE – EDIFCE

As informações contidas no livro são de inteira responsabilidade dos seus autores.

EDITORA IFCE

Editor Executivo

Tiago Estevam Gonçalves

Editora Adjunta e Normalização

Sara Maria Peres de Moraes



Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará
Editora IFCE - EDIFCE

S243m Saraiva, Bruno Rabelo Coutinho.
Manual de direito aeronáutico: uma introdução / Bruno Rabelo Coutinho Saraiva. --.
Fortaleza: EDIFCE, 2025.

105 p. : il.

E-book no formato PDF 1.999 KB
ISBN: 978-65-84233-64-5 (e-book)
DOI: 10.21439/EDIFCE.88

1. Aviação. 2. Direito militar. 3. Direito aeronáutico. I. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará. II. EDIFCE. III. Título.

CDD 343.9

Bibliotecária responsável: Sara Maria Peres de Moraes CRB N° 3/901



Contato

Rua Jorge Dumar, 1703 - Jardim América, Fortaleza - CE, 60410-426. Fone:
(85)34012263 / E-mail: edifce@ifce.edu.br / Site: editora.ifce.edu.br.

Sumário

1. INTRODUÇÃO.....	07
2. ANTECEDENTES DO DIREITO AERONÁUTICO.....	09
2.1. Direito Aeronáutico Embrionário.....	09
2.2. Direito Aeronáutico como Ciência.....	10
2.3. Direito Aeronáutico no Tempo.....	11
3. DENOMINAÇÃO E CONCEITO DE DIREITO AERONÁUTICO.....	13
4. FONTES DO DIREITO AERONÁUTICO.....	15
5. HISTÓRICO LEGISLATIVO DO DIREITO AERONÁUTICO BRASILEIRO.....	21
6. SISTEMA INTERNACIONAL DE DIREITO AERONÁUTICO.....	26
6.1. A Convenção de Chicago.....	26
6.1.1. Princípios Gerais e Soberania do Espaço Aéreo.....	27
6.1.2. Regras de Voo e Operação.....	27
6.1.3. Deveres dos Estados Contratantes e Facilitação.....	28
6.1.4. Documentos, Certificados e a Padronização da ICAO.....	30
6.1.5. Transporte Aéreo Internacional e Solução de Conflitos.....	32
6.2. A Convenção de Montreal (1999): A Unificação da Responsabilidade Civil.....	35
6.2.1. Âmbito de Aplicação e Princípios.....	35
6.2.2. Documentação do Transporte.....	37
6.2.3. A Responsabilidade do Transportador.....	40
6.2.4. Limites de Indenização e Conversão de Valores.....	41
6.2.5. Prazos, Protestos e Jurisdição.....	43
6.2.6. Disposições Especiais: Transporte Sucessivo e Combinado.....	45
7. SISTEMA LEGAL DE DIREITO AERONÁUTICO.....	47
7.1. Infraestrutura Aeronáutica.....	52
7.2. Sistema de Proteção ao Voo.....	55
7.3. Sistema do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB).....	57
7.4. Outros Sistemas insculpidos no Código Brasileiro de Aeronáutica.....	58
7.5. Propriedade e Exploração da Aeronave.....	61
8. SISTEMA REGULATÓRIO DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA.....	65
8.1. RBAC 11: Regras para Petições e Isenções.....	65
8.2. RBAC 129: Operação de Empresas Aéreas Estrangeiras.....	67
8.3. RBAC 183: Credenciamento de Pessoas e Empresas.....	69
8.4. RBAC 45: Marcas de Identificação, Nacionalidade e Matrícula.....	76
9. TEMAS CONTEMPORÂNEOS DE DIREITO AERONÁUTICO.....	82
9.1. Crimes Aeronáuticos.....	89
9.2. Acidentes Aeronáuticos e Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional.....	93
9.3. Safety vs. Security.....	96
9.4. SGSO vs. AVSEG.....	97
10. CONCLUSÕES.....	99
REFERÊNCIAS.....	101



INSTITUTO FEDERAL
Ceará
Campus Fortaleza



1.

INTRODUÇÃO

Os céus, um vasto domínio que há muito tempo intrigou e inspirou a humanidade, continuam a ser uma das conquistas mais notáveis da engenharia e da inovação. A aviação, uma das maiores realizações tecnológicas do século XX, não apenas encurtou as distâncias e aproximou os povos, mas também desencadeou uma complexa rede de regulamentações e leis. Este livro, "Manual de Direito Aeronáutico: uma introdução," mergulha de cabeça nesse fascinante domínio, oferecendo uma visão profunda e esclarecedora sobre os aspectos interconectados da aviação e do direito aeronáutico.

O Direito Aeronáutico, uma disciplina jurídica única, abraça uma ampla gama de questões que variam desde a segurança de voo até as regras para a aquisição e operação de aeronaves. Com base na regulamentação internacional, leis nacionais e precedentes judiciais, nesta obra exploramos os meandros do Direito Aeronáutico, revelando seu impacto direto e indireto em nossa vida cotidiana.

Iniciamos nossa jornada com uma análise das bases históricas do Direito Aeronáutico. Traçamos sua evolução desde os primeiros sonhos de voar até os acordos internacionais, com um marco fundamental para a própria existência desta disciplina: o primeiro voo registrado. Mais do que um feito técnico, o voo do 14-Bis de Santos Dumont, realizado publicamente em Paris, representou o nascimento da aviação perante a lei, estabelecendo um precedente de registro e certificação que até hoje sustenta o debate sobre o pioneirismo aéreo e é a pedra angular do direito registral de aeronaves.

Com uma ênfase especial na legislação brasileira, este livro aborda os princípios fundamentais do Direito Aeronáutico, desde a regulamentação de aeronaves e operações até questões de responsabilidade civil e criminal relacionadas à aviação. Investigamos os impactos do Código Brasileiro de Aeronáutica e dos regulamentos da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) na indústria da aviação e na vida das pessoas.

Em nossa exploração do Direito Aeronáutico, em nossa exploração do Direito Aeronáutico, destacamos as duas faces da proteção na aviação: a segurança operacional (Safety) e a proteção contra atos de interferência ilícita (Aviation Security ou AVSEC). Analisamos desde acidentes e incidentes aéreos, passando pelas complexas investigações e a responsabilidade dos diversos atores do sistema, até as medidas para prevenir atos intencionais, como o terrorismo aéreo. A complexidade e a interconexão dessas questões são reveladas à medida que examinamos decisões judiciais notáveis e casos de destaque.

Além disso, este livro aborda as distinções entre a investigação de acidentes aeronáuticos, focada na prevenção, e as investigações criminais, que buscam a responsabilização penal, fornecendo insights essenciais sobre como as autoridades competentes trabalham para evitar futuros acidentes sem necessariamente buscar culpados.

Para ilustrar a aplicação prática desses conceitos, exploramos decisões importantes do Superior Tribunal de Justiça, que estabelecem precedentes vitais para a jurisprudência brasileira relacionada à aviação e ao Direito Aeronáutico.

Por fim, mergulhamos no fascinante mundo do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) e do Relatório de Prevenção de Incidentes (RELPREV), destacando as ferramentas essenciais que garantem a segurança das operações aéreas e previnem incidentes e acidentes.

Este livro é uma contribuição essencial para estudantes, profissionais da aviação, juristas e entusiastas da aviação que desejam desvendar os complexos desafios e as intrincadas questões do Direito Aeronáutico. Ao explorar os céus e a lei que os governa, estamos comprometidos em fornecer um guia abrangente e esclarecedor para a compreensão deste domínio dinâmico e de crescente importância.

Junte-se a nós enquanto embarcamos nesta emocionante jornada pelo universo interconectado da aviação e do Direito Aeronáutico. Prepare-se para explorar as complexidades, desafios e conquistas desta disciplina única que molda o futuro dos céus e da sociedade como um todo.

2.

ANTECEDENTES DO DIREITO AERONÁUTICO

Nos primórdios da humanidade, a Bíblia nos relata a criação do jardim do Éden. O desejo humano pelo desconhecido e pelo proibido o fez desobedecer ao Criador. Esse desejo humano também está relatado na mitologia, com Édipo desvendando segredos e com Ícaro e seu desejo pelo voo. [1]

Nesse contexto, o homem passou a olhar o firmamento e a contemplar a imensidão e a beleza de voo. Talvez da observação dos pássaros voando livre, voando alto e voando felizes fez acender esse profundo desejo, profundo e indolente, do homem pelo voo. Indolente, pois nem mesmo as vidas perdidas no início da aviação o fez desistir. [2]

Esse mesmo desejo inspirou vários escritores e estudiosos, como este que vos escreve. O desejo pelo céu inspirou os viajantes literários por várias viagens para além do firmamento azul. Luciano Santos escreve em “Vera História” sobre uma viagem à Lua. Júlio Verne escreve “Da terra à Lua”. [3]

Tudo isso enfatizou o desejo pelo voo e pelo desconhecido, porém, o homem se viu preso ao solo pela própria massa corporal. [4] Creio que esse foi o sentimento de Alberto Santos Dumont a criar suas várias “máquinas voadoras” em suas várias formas.

2.1 Direito Aeronáutico Embrionário

Nesse contexto, com esses sentimentos cada vez mais fortes e após várias tentativas, Paris, em 1906, sediou um dos sucessos, talvez o primeiro e mais importante como um marco, do avião brasileiro e pai da aviação. Com isso, a aviação estabeleceu seu marco inicial demonstrando sua relevância política, econômica e social. [5]

Os Estados da época logo notaram a necessidade de serem estabelecidas regras claras para organizar o espaço aéreo aprimorando o fluxo de aeronaves e trazendo segurança operacional para resguardar a vida e a propriedade. [6]

[1] ARAÚJO, Luis Ivani de Amorim. Curso de Direito Aeronáutico. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

[2] ARAÚJO, Luis Ivani de Amorim. Curso de Direito Aeronáutico. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

[3] ARAÚJO, Luis Ivani de Amorim. Curso de Direito Aeronáutico. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

[4] ARAÚJO, Luis Ivani de Amorim. Curso de Direito Aeronáutico. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

[5] CHROPACZ, Franciely. Introdução ao Estudo do Direito Aeronáutico. 1. ed. Belo Horizonte: Dialética, 2020.

[6] CHROPACZ, Franciely. Introdução ao Estudo do Direito Aeronáutico. 1. ed. Belo Horizonte: Dialética, 2020.

Com efeito, o tamanho territorial é um convite claro para o crescimento da aviação e de muitas atividades correlatas, como o urbanismo, ambientalismo, educação, turismo e serviços de várias espécies. A aviação também está presente no planejamento logístico nacional e mundial. [7]

Diante de tamanha relevância, o Direito Aeronáutico precisa acompanhar a evolução social e tecnológica, extremamente importante para existência e segurança na aviação. Desse modo, todos que estudam essa área do conhecimento precisam estar atentos a todas essas evoluções. [8]

2.2 Direito Aeronáutico como Ciência

Para acompanhar a todos esses pontos, é necessário observar o Direito Aeronáutico como uma ciência. Nesse contexto, o ser humano passou a interagir com o espaço aéreo, essa interação introduziu novos estímulos que correspondem a novas reações, criando uma iteração. Para o homem é necessário que este conheça esse ambiente de interações no qual está situado. [9] É dessa necessidade de conhecer o ambiente no qual está inserido e de conhecer a si mesmo, que vem o conceito de ciência.

Essa tomada de consciência do ambiente, que inclui o Direito e a aviação, pelo homem é um montó crucial e mais um marco na história, sendo isso a semente da ciência do direito e, por arrastamento, da ciência aeronáutica. [10] Em linha gerais, o homem entende o Direito como um conjunto de normas que dirigem a conduta humana pela obrigatoriedade, estabelecendo limites. [11] Na aviação, esses limites e as obrigatoriedade ganha mais relevância dado a quantidade de atividades e as especificidades operacionais que devem ser normatizadas pelo Direito.

Com efeito, a dicotomia Pública e Privado não é tão precisa na atualidade, porém, deve ter sua relevância reconhecida quando do estudo científico das disciplinas jurídicas. Nesse sentido, será visto mais adiante que o Direito Aeronáutico é composto por normas de Direito Público e normas de Direito Privado. Entendidas as primeiras como as ligadas a coletividade e que estão adstritas ao texto legal e as Privadas como as ligadas às transações particulares e à liberdade de fazer tudo que não seja legalmente proibido. Assim, pode-se entender o Direito Aeronáutico como um ramo misto da ciência jurídica.

[7] CHROPACZ, Francieli. Introdução ao Estudo do Direito Aeronáutico. 1. ed. Belo Horizonte: Dialética, 2020.

[8] CHROPACZ, Francieli. Introdução ao Estudo do Direito Aeronáutico. 1. ed. Belo Horizonte: Dialética, 2020.

[9] SEGUNDO, Hugo de Brito Machado. O Direito e sua ciência: uma introdução à epistemologia jurídica. 2. ed. Indaiatuba: Foco, 2021. E-book.

[10] REALE, Miguel. Lições Preliminares de Direito. 27. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

[11] REALE, Miguel. Lições Preliminares de Direito. 27. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.



Nos primórdios do Direito Aeronáutico havia um debate sobre a autonomia dessa disciplina jurídica. Muito tentavam vinculá-la ao direito marítimo por conta da afinidade, notadamente a navegação muito semelhante, pelo transporte de pessoas e cargas, por serem modais internacionais, enfim.

Porém, o Direito Aeronáutico possui um conjunto de normas próprias, de estudos, de doutrina, de cursos acadêmicos próprios. Além disso, possui um rito, um Direito Processual próprio, destinado a resolver conflitos relacionados a atividade aérea. [12] Nesse sentido, temos um código próprio para o Direito Aeronáutico, temos institutos próprios, temos uma doutrina própria e a Constituição Federal de 1988 reconheceu o Direito Aeronáutico.

2.3 Direito Aeronáutico no Tempo

A transição do desejo de voar para um corpo de leis estruturado não foi instantânea. Ela seguiu uma linha do tempo impulsionada pela necessidade de ordem e segurança. Após o marco de Santos Dumont em 1906, a aviação cresceu rapidamente, e com ela, os desafios. O fim da Primeira Guerra Mundial expôs a urgência de uma regulamentação internacional, que culminou na Convenção de Paris (1919), o primeiro grande tratado a estabelecer princípios como a soberania exclusiva dos Estados sobre seu espaço aéreo.

[12] CHROPACZ, Franciely. Introdução ao Estudo do Direito Aeronáutico. 1. ed. Belo Horizonte: Dialética, 2020.

No Brasil, o primeiro grande marco legal foi o Código Brasileiro do Ar (1938). Contudo, foi a Convenção de Chicago (1944), realizada ao final da Segunda Guerra Mundial, que estabeleceu as bases do Direito Aeronáutico moderno em escala global, criando a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). O Brasil modernizou sua legislação com a promulgação do atual Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/1986), que internalizou muitos dos princípios internacionais.

O reconhecimento definitivo da autonomia e importância da matéria veio com a Constituição Federal de 1988, que, em seu artigo 22, inciso I, estabeleceu a competência privativa da União para legislar sobre Direito Aeronáutico. Mais recentemente, a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em 2005 representou um passo crucial na evolução da regulação e fiscalização do setor no país, demonstrando que esta é uma ciência jurídica em constante desenvolvimento.

3.

DENOMINAÇÃO E CONCEITO DE DIREITO AERONÁUTICO

O termo 'Direito Aeronáutico' também foi objeto de muito debate doutrinário. Como ciência autônoma, a designação correta do objeto de estudo é importante para o crescimento da ciência.

André Henry, em 1909, designou esse ramo do direito como Direito Aéreo e foi seguido por inúmeros juristas da época. O italiano Antonio Ambrosini preferiu denominar de Direito Aeronáutico e posteriormente mudou para Direito da Aviação. Além desses, os termos Direito de Locomoção Aérea, Direito da Aeronavegação (ligando-o ao Direito Marítimo) e Direito do Transporte Aéreo também foram ventilados no debate. [13]

Note que os termos Direito Aéreo e Direito Aeronáutico não são sinônimos e não podem ser assim aplicados. O termo Aeronáutico diz respeito à navegação aérea e exclui outras atividades realizadas no espaço aéreo, como telecomunicações.

O termo Aéreo abrange todas as atividades realizadas no ar, incluindo as telecomunicações e outras atividades, pois, há fenômenos aéreos juridicamente regulados que não estão no âmbito do Direito Aeronáutico, mesmo estando sob a égide do Direito Aéreo. [14]

Em síntese, o termo Aéreo é mais abrangente que o termo Aeronáutico, restrito às atividades diretamente ligadas ao transporte aéreo e à navegação.

Nesse sentido, a definição do conceito de Direito Aeronáutico também tem relativa complexidade, pois é uma disciplina que se relaciona com muitos outros ramos do Direito, como o Internacional, Civil, Consumidor, Penal, Administrativo, Regulatório, dentre outros.

A conceituação de um ramo jurídico não se resume a descrever características, mas, sobretudo, deve estabelecer as balizas que limitam esse ramo, sobretudo quanto ao seu objeto e natureza jurídica. [15]

[13] ARAÚJO, Luis Ivani de Amorim. Curso de Direito Aeronáutico. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

[14] ARAÚJO, Luis Ivani de Amorim. Curso de Direito Aeronáutico. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

[15] LAENDER, Alessandro Azzi; SILVA, Juliano Veloso Leite; MOURÃO, Sérgio Luís e (org.). Direito Aeronáutico. 1. ed. Belo Horizonte: D'Plácido, 2020.

Como mencionado, nos primórdios, o Direito Aeronáutico fora vinculado ao Direito Marítimo e, por consequência, ao Direito Comercial. Com o crescimento da aviação percebeu-se a necessidade da autonomia desse ramo do direito, como tratado acima. Note que atualmente o Direito Aeronáutico não se restringe à navegação aérea, pois, abarca uma série de atividades ligadas direta ou indiretamente à aviação, como o pessoal, medidas de segurança, dentre outras. [16]

Conquanto alguns autores discordem, entende-se que o Direito Aeronáutico tem natureza de Direito Público e Privado. Esses discordantes aduzem que o Direito Aeronáutico tem natureza apenas de Direito Público. [17]

Se for adotada uma visão internacionalista, o Direito Aeronáutico poderia ser conceituado como um ramo do Direito Internacional Público. Nesta visão, o Direito Aeronáutico seria necessariamente público, pois, é regido por normas criadas entre Estados soberanos. Prima esse justificado pelo fato de o Direito Aeronáutico ter forte viés Internacional.

Se adotar-se um prisma nacional, o Direito Aeronáutico poderia ser conceituado tanto como um ramo do Direito Privado, como do Direito Público, pois, é composto por normas oriundas das duas partes da dicotomia.

Diante disso, um conceito bem elaborado é: “Entende-se como direito aeronáutico o conjunto de normas de direito público e privado que regulam a navegação aérea e especialmente o movimento de aviões e outros aparelhos que circulam do ar, nas suas relações com coisas e pessoas. Acrescente-se que o direito aeronáutico estuda os fatores essenciais à navegação aérea, abrangendo o ambiente em que ela se desenvolve (atmosfera e superfície); o meio com que atua (aeronave) e as relações jurídicas públicas e privadas, nacionais e internacionais que enseja.” [18]

Como pode ser visto, o conceito citado abarca todos os elementos mencionados anteriormente. Por isso, este é preciso e atinge ao fim desejado.

[16] LAENDER, Alessandro Azzi; SILVA, Juliano Veloso Leite; MOURÃO, Sérgio Luís e (org.). Direito Aeronáutico. 1. ed. Belo Horizonte: D'Plácido, 2020.

[17] LAENDER, Alessandro Azzi; SILVA, Juliano Veloso Leite; MOURÃO, Sérgio Luís e (org.). Direito Aeronáutico. 1. ed. Belo Horizonte: D'Plácido, 2020.

[18] Conceito da Enciclopédia Saraiva de Direito citado por ALVARENGA, Ricardo. Direito Aeronáutico: dos contratos e garantias sobre aeronaves. Belo Horizonte: Del Rey, 1992. p.17

4.

FONTES DO DIREITO AERONÁUTICO

Para tratar das fontes do Direito Aeronáutico, dividimos estas em duas vertentes: fontes internas e fontes internacionais. Além disso, há uma diferença entre fontes primárias e secundárias. Nesse sentido, fonte do Direito Aeronáutico nada mais é que a origem das normas que regulam esse ramo do direito. [19] Para visualizar essa estrutura de forma clara, podemos organizar as fontes no seguinte diagrama:

Figura 1 - Imagem representativa das fontes do Direito Aeronáutico



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Com efeito, a principal e mais completa fonte primária interna do Direito Aeronáutico é o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) que codifica e estabelece uma linha mestra para as normas nacionais de aviação. O CBAer elenca os Tratados internacionais como fonte, porém, esses estão classificados como fontes internacionais. Também é fonte primária da Lei do Aeronauta (Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017), dentre outras leis.

[19] LAENDER, Alessandro Azzi; SILVA, Juliano Veloso Leite; MOURÃO, Sérgio Luís e (org.). Direito Aeronáutico. 1. ed. Belo Horizonte: D'Plácido, 2020.

Destarte, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 não pode ser deixada de fora das fontes primárias internas do Direito Aeronáutico. Esta, com todo o bloco de constitucionalidade, trás regras e princípios que são aplicáveis a aviação, sobretudo os Direitos Fundamentais, os princípios da Administração Pública e as liberdades individuais.

O CBAer também menciona a legislação complementar, que pode ser considerada como fonte secundária interna. Nesse item podem ser incluídas as dezenas de Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) e de Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBAH).e os Decretos regulamentares que versam sobre a aviação civil, além de outras normas complementares.

Com efeito, além das fontes expressamente previstas no CBAer, o direito brasileiro alberga outras fontes, por óbvio, aplicáveis ao Direito Aeronáutico. Fala-se sobre a jurisprudência, sobre as decisões administrativas, sobre a doutrina e sobre o costume.

Nesse sentido, o costume e forma mais remota do Direito, com certeza, nos primórdios da navegação o costume foi responsável por permitir muitos sucessos humanos.

Com o passar do tempo, o costume foi sendo adsorvido pelas Leis. O costume é uma conduta repetida uniformemente e constantemente por uma sociedade ou por uma comunidade, inclusive a comunidade aeronáutica. [20] Note que no Direito hodierno, dada a quantidade de normas, tem importância diminuída. Mesmo assim, ainda pode ser tida como uma fonte do Direito.

A jurisprudência pode ser conceituada como decisões judiciais repetidas e uniformes. A regra no sistema processual brasileiro é que as decisões apenas vinculam as partes da ação. Contudo, o Código de Processo Civil vigente introduziu exceções, ou sejam, algumas decisões de alguns Tribunais formam precedentes obrigatórios que devem ser observados pelos demais órgãos julgadores. Essa norma processual surge como uma forma de reavivar a relevância da jurisprudência, por meio dos precedentes vinculantes, no Direito Brasileiro. Dessa forma, a jurisprudência é fonte relevante no Direito Aeronáutico.



[20] NÓBREGA, José Flóscolo da. Introdução ao Direito. 8. ed. rev. e atual. João Pessoa: Edições Linha d'Água, 2007.

Ao lado da jurisprudência judicial, pode ser inserida a jurisprudência administrativa. No Direito Aeronáutico produzida pelos julgamentos administrativos realizados pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e pela Junta de Julgamento da Aeronáutica (JJAER). Conquanto não sejam mencionadas na doutrina, podem ser consideradas fontes do Direito Aeronáutico.

A doutrina consiste na sistematização, na explicação e na exposição do Direito, o doutrinador tem a finalidade de descrever e de explicar o Direito. No Direito Romano, essa fonte teve vital importância por conta da autoridade dos juristas da época, assim tido pelos julgadores e pelos legisladores. Atualmente tem valor apenas secundário, tal qual a jurisprudência, e pela argumentação apresentada. [21]

Note que não só os órgãos judiciários e legislativos podem ser influenciados pela doutrina. Os órgãos administrativos, como a ANAC e a JJAER, podem ser influenciados por essa fonte. Dessa forma, no âmbito judicial e administrativo a doutrina exerce influência argumentativa, mas não tem relevância como fonte vinculante.[22]

No âmbito internacional, pode-se seguir a mesma linha, com fontes internacionais primárias e secundárias. Tendo em conta a norma do CBAer, os tratados nos quais o Brasil seja parte, entendidos como todos os atos realizados entre Estados soberanos no âmbito do Direito Internacional, são as fontes primárias do Direito Aeronáutico. Observe que esses tratados, fontes do Direito Aeronáutico, incluem os que versam sobre outras matérias, com consumidor, comércio, direito humanos, dentre outros.



[21] NÓBREGA, José Flóscolo da. Introdução ao Direito. 8. ed. rev. e atual. João Pessoa: Edições Linha d'Água, 2007.

[22] NÓBREGA, José Flóscolo da. Introdução ao Direito. 8. ed. rev. e atual. João Pessoa: Edições Linha d'Água, 2007.

Observe que no âmbito internacional há uma distinção entre fontes formais e fontes materiais. As fontes materiais são os fatos que provocam o aparecimento de novas normas internacionais, influenciando o conteúdo e a criação. Como exemplo, pode ser citada a II Guerra Mundial. [23]

A International Air Transport Association (IATA), como o nome diz, é uma associação internacional formada por empresas aéreas, ou seja, não é um órgão governamental. Contudo, detém uma gama de normas sobre aviação que podem influenciar a criação e o conteúdo de Tratados Internacionais. Dessa forma, as normas da IATA podem ser tidas como fontes materiais do Direito Aeronáutico Internacional.

De outra banda, as fontes formais do Direito Internacional podem ser estatutárias (previstas no Art. 38 do Estatuto da Corte Internacional de Justiça) e as extra estatutárias, ou seja, não previstas no mencionado rol.

A primeira fonte estatutária do Direito Aeronáutico são os diversos Tratados Internacionais que versam sobre o tema. Instrumento escrito, elaborado por Estados e/ou Organizações Internacionais com o fim de tratar temas de interesse comum. [24]

No Direito Aeronáutico, são vários, a saber: de Paris (1919); de Madri (1926); de Havana (1928); de Chicago (1944). Sobre aeronaves: Bruxelas (1938); Genebra (1948). Sobre Responsabilidade Civil: Varsóvia (1929); Haia (1955); Montreal (1966. Acordo entre transportadores); Guatemala (1971); Montreal (1975); Guadalajara (1961); Roma (1933 e 1952). Sobre Direito Penal: Tóquio (1963); Haia (1970); Montreal (1971). Todos essas tratados são fontes do Direito Aeronáutico.

A segunda fonte é o Costume Internacional que pode ser conceituado como uma prática reiterada e aceita como Direito Internacional. Dois requisitos são apontados pela doutrina para caracterizar o costume internacional. O primeiro é que seja prática generalizada, uniforme, reiterada e constante no âmbito das relações internacionais. O segundo é haja uma consciência de que essa prática é juridicamente obrigatória. [25] Todas as práticas aéreas que se enquadrem nesses requisitos é um costume e, se versar sobre a aviação é uma fonte do Direito Aeronáutico.

[23] PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. Direito Internacional Público e Privado. 6. ed. rev. atual. e aum. [S. l.]: JusPodivm, 2014.

[24] PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. Direito Internacional Público e Privado. 6. ed. rev. atual. e aum. [S. l.]: JusPodivm, 2014.

[25] PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. Direito Internacional Público e Privado. 6. ed. rev. atual. e aum. [S. l.]: JusPodivm, 2014.

Conquanto a Jurisprudência Internacional seja oriunda de Cortes que, em regra, não têm competência sobre a atividade aérea, esta não pode ser esquecida. Assim como a interna, a internacional é o conjunto de decisões proferidas no mesmo sentido por órgãos jurisdicionais internacionais. [26] Nesse contexto, não podem ser esquecidas as decisões proferidas no âmbito da International Civil Aviation Organization (ICAO), a principal entidade mundial do setor. A ICAO congrega a quase totalidade das nações e atua como o principal fórum de cooperação para estabelecer os Padrões e Práticas Recomendadas (SARPs) que harmonizam a regulamentação aérea global. Seu papel é tão impactante que as normas e os padrões técnicos por ela emitidos servem como base para as legislações nacionais de aviação civil em todo o mundo, garantindo a segurança e a eficiência do transporte aéreo. Ainda que não esteja no rol de Cortes Internacionais, tem competência para proferir decisões sobre a Aviação Civil Internacional.

Doutrina é a terceira fonte. Esta pode ser conceituada como estudos, ensinamentos e teses levantadas e defendidos por juristas especializados em Direito Internacional. Os estudos realizados por comissões de organismos internacionais devem ser incluídos na Doutrina. Exatamente o ponto no qual devem ser inseridos os estudos e documentos técnicos produzidos pelos estudiosos e pelas comissões da ICAO. [27]

Quarta e última fonte estatutária são os Princípios Gerais do Direito. Gerais são os princípios ainda mais gerais e abstratos do Direito Internacional. No Direito Internacional Público são os que alicerçam e coordenam todo o ordenamento internacional, além de orientar a elaboração e aplicação das normas internacionais. [28]

Alguns desses princípios são: a soberania nacional; a igualdade jurídica entre os Estados; a solução pacífica dos conflitos e a cooperação; prevalência dos Direitos Humanos. [29] Dessa forma, princípios como a soberania nacional, a igualdade jurídica e a cooperação são aplicadas diariamente ao Direito Aeronáutico Internacional.

Partindo para as fontes não estatutárias, temos a analogia, atos unilaterais e o soft law, dentre outras.

[26] PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. Direito Internacional Público e Privado. 6. ed. rev. atual. e aum. [S. l.]: JusPodivm, 2014.

[27] PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. Direito Internacional Público e Privado. 6. ed. rev. atual. e aum. [S. l.]: JusPodivm, 2014.

[28] PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. Direito Internacional Público e Privado. 6. ed. rev. atual. e aum. [S. l.]: JusPodivm, 2014.

[29] PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. Direito Internacional Público e Privado. 6. ed. rev. atual. e aum. [S. l.]: JusPodivm, 2014.

Analogia como fonte do Direito Internacional é questionável, pois, parece mais com um método de integração do Direito que uma fonte. Porém, pode ser conceituada como uma forma de regular situações não previstas nas normas internacionais utilizando a semelhança com casos previstos expressamente. [30]

Com efeito, atos unilaterais dos Estados são, de fato, fontes do Direito Aeronáutico Internacional. Considerando que o Direito Internacional está fundamentado no voluntarismo, atos unilaterais não poderiam se fonte do Direito, porém, as relações internacionais demanda atos oriundo unicamente da vontade de um Estado independentemente do consentimento de outros. [31]

No Direito Aeronáutico um exemplo bem evidente foram os atos que fecharam o espaço aéreo durante a pandemia do COVID-19 e durante a guerra Rússia e Ucrânia de 2022. Ou seja, independente do consentimento de outros Estados, as nações emanaram ato unilaterais sobre Direito Aeronáutico.

Em oposição às normas internacionais de caráter vinculante, o soft law surgiu como norma de cumprimento facultativo ou normas que têm caráter de mera recomendação. Têm sua importância reconhecida no Direito Internacional, ainda que sejam soft. [32]

No Direito Aeronáutico, as várias recomendações que constam nos diversos documentos da ICAO podem ser, por subsunção, consideradas como normas internacionais de soft law. Essas, conquanto parte de documentos obrigatórios, vêm em forma de recomendação, por isso, de cumprimento facultativo pelos Estados contratantes da Convenção de Chicago, de 1944, e de muitas outras.

Cumprir analisar se as normas ou instruções oriundas da IATA teriam o caráter de soft law. Tratando-se de normas internacionais, produzidas por um organismo internacional e facultativas, ainda que não elaborada do Estados, tem-se que podem compor soft law para empresas aéreas filiadas.

Com isso, é possível identificar as fontes do Direito Aeronáutico Internacional e Nacional.

[30] PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. Direito Internacional Público e Privado. 6. ed. rev. atual. e aum. [S. l.]: JusPodivm, 2014.

[31] PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. Direito Internacional Público e Privado. 6. ed. rev. atual. e aum. [S. l.]: JusPodivm, 2014.

[32] PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. Direito Internacional Público e Privado. 6. ed. rev. atual. e aum. [S. l.]: JusPodivm, 2014.

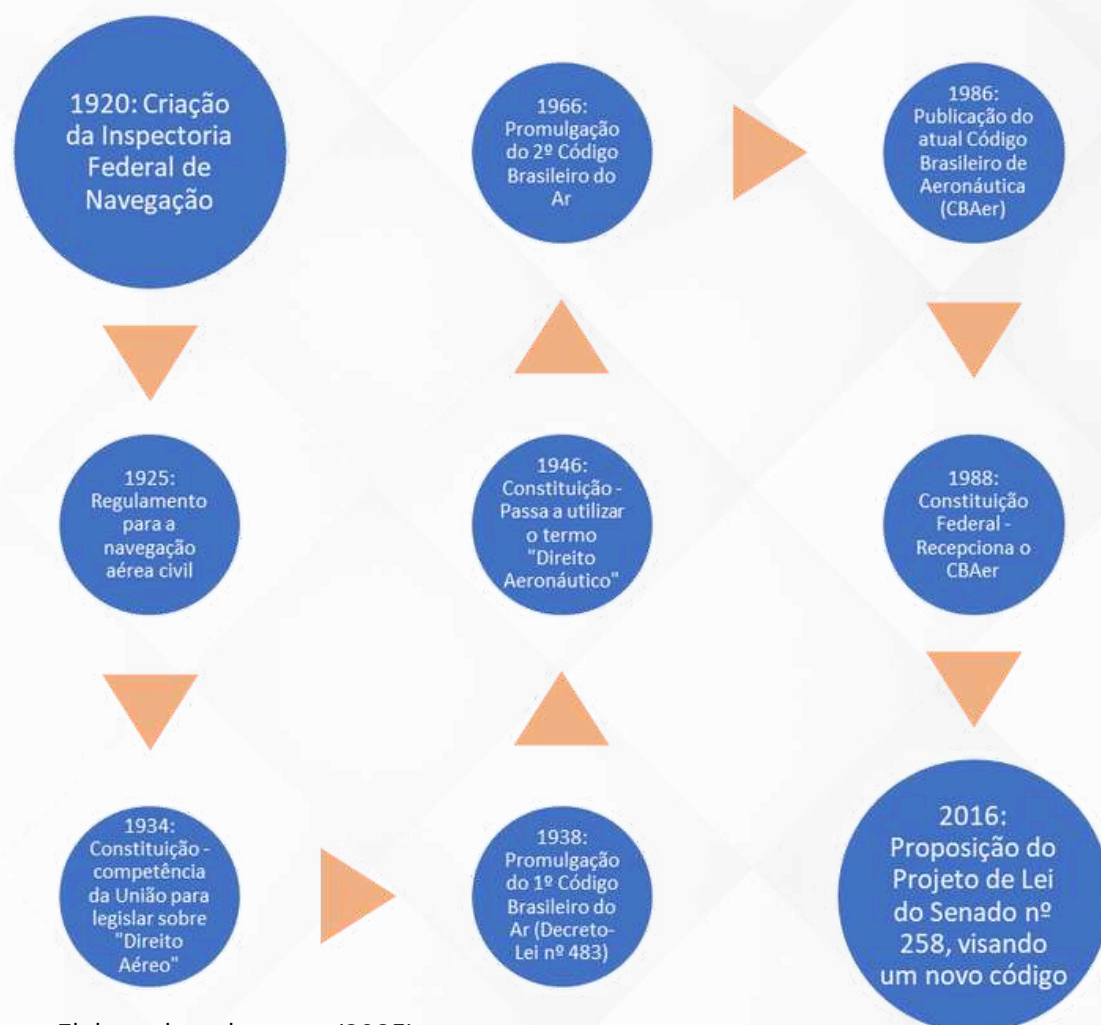
5.

HISTÓRICO LEGISLATIVO DO DIREITO AERONÁUTICO BRASILEIRO

Dar um passo atrás e ver o passado pode nos dar várias indicações sobre o futuro e nos prestar auxílio nas decisões. A isso se adiciona a riqueza do conhecimento histórico.

Para facilitar a visualização desta evolução legislativa, podemos resumir os principais marcos em uma linha do tempo:

Figura 2 – Principais marcos do Direito Aeronáutico Brasileiro



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O Decreto nº 14.050, de 05 de fevereiro de 1920, instituiu a Inspectoria Federal de Navegação no Brasil. Este pode ser considerado o primeiro órgão público destinado a aviação. Tinha competência organizar a navegação marítima, aérea e fluvial. Adicionalmente, para coordenar o plano geral, propor novas linhas de navegação e fiscalizar todas essas atividades, dentre outras previstas. [33] Observe que apenas 14 (quatorze) anos após o voo de Santos Dumont em Paris, o primeiro órgão de aviação fora criado no Brasil.

Após esse Decreto, em 1925, foi publicada a Lei nº 4.911, de 12 de janeiro. Esta Lei orçamentária fixou despesas destinadas a regulamentação da aviação [34]. Nesse sentido, foi publicado o Decreto nº 16.983 [35], de 22 de julho de 1925, que aprovou o primeiro regulamento brasileiro de navegação aérea civil. Este trouxe um conceito de aeronave, classificou aeronaves em públicas e privadas, definiu algumas regras para a matrícula da aeronave e para os tripulantes, dentre outros.

Com esse Decreto, a regulação da aviação ganhou relevância e passo a ser prevista constitucionalmente. Fala-se sobre a Constituição de 1934 que tratou do Direito Aeronáutico, então Direito Aéreo, para conferir competência privativa a União para explorar serviços de navegação aérea e para legislar sobre Direito Aéreo. [36] Essa mesma linha fora seguida pela Constituição de 1937. [37]

No ano seguinte, em 1938, o Brasil ganhou a primeira legislação aeronáutica codificada, o Código Brasileiro do Ar, Decreto-Lei nº 483, de 08 de junho. Esse código ressaltou a soberania nacional sobre o espaço aéreo, repetiu a norma constitucional sobre a competência privativa da União e, além de muitos outro tema, instituiu o Conselho Nacional de Aeronáutica (órgão técnico dedicado ao estudo da aviação do Direito Aeronáutico). [38]

[33] BRASIL. Decreto nº 14.050, de 5 de fevereiro de 1920. Approva o regulamento da Inspectoria Federal de Navegação. [S. l.], 5 fev. 1920. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/426408/publicacao/15690583>. Acesso em: 27 mar. 2022.

[34] BRASIL. Lei nº 4.911, de 12 de janeiro de 1925. Fixa a Despesa Geral da Republica dos Estados Unidos do Brasil para o exercicio de 1925. [S. l.], 13 jan. 1925. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1920-1929/lei-4911-12-janeiro-1925-565565-publicacaooriginal-89335-pl.html>. Acesso em: 27 mar. 2022.

[35] BRASIL. Decreto nº 16.983, de 22 de julho de 1925. Approva o regulamento para os Serviços Cívis de Navegação Aerea. [S. l.], 28 ago. 1925. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16983-22-julho-1925-529760-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 27 mar. 2022.

[36] BRASIL. [Constituição (1934)]. Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil. [S. l.: s. n.], 1934. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao34.htm. Acesso em: 27 mar. 2022.

[37] BRASIL. [Constituição (1937)]. Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil. [S. l.: s. n.], 1937. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao37.htm. Acesso em: 27 mar. 2022.

[38] BRASIL. Decreto-Lei nº 483, de 8 de junho de 1938. Institue o Código Brasileiro do Ar. [S. l.], 27 jun. 1938. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-483-8-junho-1938-350803-norma-pe.html>. Acesso em: 27 mar. 2022.



A Constituição de 1946 passou a utilizar o termo Direito Aeronáutico, diferente das anteriores. Porém, manteve a competência da União. [39] Em 1966, o segundo Código Brasileiro do Ar (Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966. [40]

A Constituição da República Federativa do Brasil, de 1967 [41], voltou a usar o termo Direito Aéreo, mas Constituição da República Federativa do Brasil, de 1969 [42], retomou a termo Direito Aeronáutico. Importante notar que competência material e legislativa sempre foram dadas à União. Quanto a legislação, não poderia ser diferente pela natureza das normas e pela necessária uniformidade.

Durante a vigência dessa Constituição e apenas dois anos antes da atual Constituição, em 1986, foi publicada a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o Código Brasileiro de Aeronáutica [43]. O atual Código passou por algumas edições para modificar e incluir textos, notadamente sobre a investigação de acidentes aeronáuticos.

Pode ser visto que o CBAer é anterior ao texto constitucional vigente no Brasil, com isso, poderia ser questionado sobre recepção do diploma pela nova ordem constitucional.

[39] BRASIL. [Constituição (1946)]. Constituição dos Estados Unidos do Brasil. [S. l.: s. n.], 1946. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao46.htm. Acesso em: 27 mar. 2022.

[40] BRASIL. Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966. Institui o Código Brasileiro do Ar. [S. l.], 18 nov. 1966. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del0032.htm. Acesso em: 27 mar. 2022.

[41] BRASIL. [Constituição (1967)]. Constituição da República Federativa do Brasil. [S. l.: s. n.], 1967. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao67.htm. Acesso em: 27 mar. 2022.

[42] BRASIL. [Constituição (1969)]. Constituição da República Federativa do Brasil. [S. l.: s. n.], 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao67EMC69.htm. Acesso em: 27 mar. 2022.

[43] BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. [S. l.], 23 dez. 1986. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565compilado.htm. Acesso em: 27 mar. 2022.

Porém, não há questionamentos sobre a recepção do CBAer pela atual Constituição Federal, de 1988 [44], desse modo, pode-se concluir que fora recepcionado formal e materialmente. A atual norma constitucional manteve a mesma linha das anteriores e consagra no ordenamento brasileiro o Direito Aeronáutico.

Nesse contexto, o Senado Federal propôs a criação de um novo código, sobre o Projeto de Lei do Senado Federal nº 258, de 2016. A finalidade da proposição é modernizar o sistema aeronáutico brasileiro. Esse novo código é um pouco mais longo que o atual e traz atualizações interessantes.

Para finalizar essa parte, é necessário mencionar as chamadas liberdade do ar que, em podem ser oriundas de tratados assinados por vários Estados, mas também por tratados internacionais. Os mais liberais, em regra, são bilaterais pois envolvem liberdades do ar mais abrangentes.

Nesse sentido, a 1ª liberdade do ar consiste no em sobrevoar o território de outro Estado; a 2ª liberdade é o direito de fazer escala técnica no território de outro Estado;

a 3ª trata-se do transporte de cargas e passageiro do Estado de nacionalidade da aeronave para outra Estado (saída do Estado da aeronave); a 4ª liberdade é o transporte de cargas e passageiros de outro Estado para o Estado de nacionalidade da aeronave (entrada no Estado da aeronave); a 5ª é o direito de levar e trazer passageiros e cargas com destino ou partida no Estado de nacionalidade da aeronave ou outro Estado contratante com escala em Estado terceiro (transitar entre Estados contratantes e fazer escala em Estado terceiro); a 6ª trata-se de transportar passageiros e cargas originadas em Estado terceiro, passando pelo Estado de nacionalidade da aeronave e destinado a outro Estado contratante (vir de Estado terceiro, passar pelo Estado da aeronave e seguir para outro contratante); a 7ª consiste em transportar passageiros e cargas entre terceiro e contratante que não é o Estado de matrícula da aeronave (transitar entra terceiro e contratante sem ir ao de matricula da aeronave);



[44] BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil. [S. l.: s. n.], 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 27 mar. 2022.

a 8ª é o direito de fazer o transporte de carga e de passageiro entre dois pontos no território do Estado contratante e tendo o voo como origem ou destino o Estado de nacionalidade da aeronave (transitar entre pontos no território do contratante tendo origem ou destino o Estado de matrícula da aeronave); e, a 9ª trata-se do transporte dentro do território do Estado contratante sem que o voo tenha como origem ou destino o Estado de nacionalidade da aeronave (cabotagem pura).

Com esse conhecimento já é possível adentrar ao estudo do sistema internacional de aviação civil.

6.

SISTEMA INTERNACIONAL DE DIREITO AERONÁUTICO

Nesta parte do texto, vamos analisar as principais normas internacionais do Direito Aeronáutico. Com certeza, a Convenção de Chicago de 1944, que trata da Aviação Civil Internacional e cria a atual ICAO (sigla em inglês para International Civil Aviation Organization, ou OACI em português), é uma das mais importantes. Desde 1947, a ICAO tornou-se uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU) e, ao congrega a quase totalidade dos países do mundo como signatários, seu impacto na harmonização das legislações aeronáuticas é imenso, influenciando diretamente tanto o direito internacional quanto o nacional.

Além desta, a Convenção de Montreal, de 28 de maio de 1999, que trata sobre a unificação de certas regras sobre o transporte aéreo internacional e se sobrepõe ao sistema de Varsóvia, também se destaca. Dada essa relevância, nos deteremos a examinar, nos limites aqui propostos, esses dois instrumentos internacionais.

6.1. A Convenção de Chicago

Com efeito, a Convenção de Chicago de 1944, foi firmada, pelo Brasil, em 29 de maio de 1945, aprovada em 11 de setembro de 1945 e ratificada a 26 de março de 1946 pelo Decreto nº 21.713, de 1946. [45]

No texto preambular, a doravante denomina Convenção de Chicago, destaca o desenvolvimento da aviação civil internacional, a cooperação e a amizade entre as nações e a segurança na aviação. Sendo, pois, esses princípios relevantes na interpretação e aplicação das normas da Convenção.

A Convenção está estruturada em 4 (quatro) grandes partes, a saber: Navegação Aérea, Organização Internacional de Aviação Civil, Transporte Aéreo Internacional e Disposições Finais. É composta por 96 (noventa e seis) artigos tratando de todos esses assuntos.

[45] BRAISL. Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. [S. I.], 12 set. 1946. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm. Acesso em: 28 mar. 2022.

6.1.1.Princípios Gerais e Soberania do Espaço Aéreo

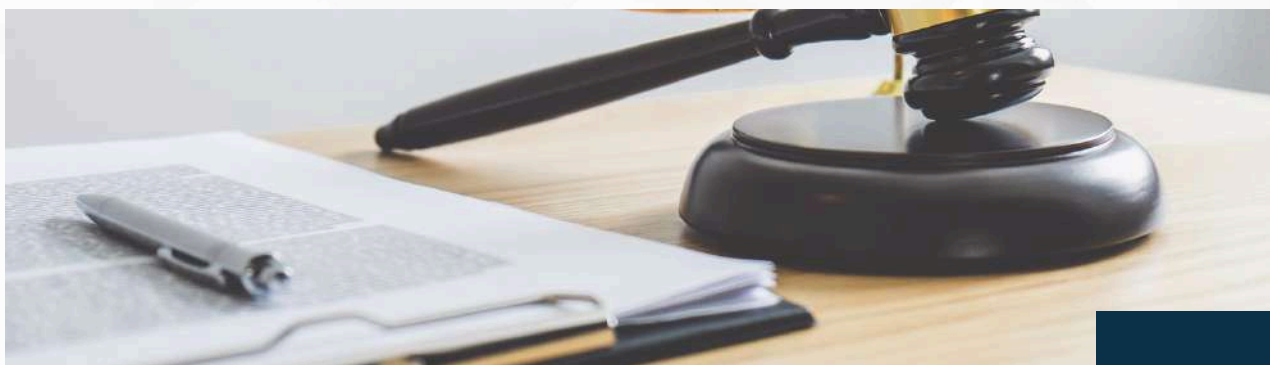
Iniciando nosso passeio pelo primeiro capítulo, a Convenção de Chicago determina que os Estados contratantes, devem reconhecer e respeitar a soberania dos demais sobre o próprio espaço aéreo, sendo este entendido como toda a extensão terrestre mais as águas territoriais; assim, fora desses limites, os Estados podem até prestar serviço de navegação e controle, mas não têm soberania sobre as águas internacionais.

As aeronaves governamentais, ou de propriedade do governo, tais como as militares, policiais e alfandegárias, não estão submetidas a Convenção de Chicago. Como tal, não podem sobrevoar o território de outro contratante se autorização específica; por óbvio, tal autorização pode ser dada por vários meios, incluindo outros Tratados. Contudo, essas aeronaves devem ter regulamento e serem usadas de modo a garantir a segurança das aeronaves civis submetida à Convenção; em regra, isso implica em que as aeronaves governamentais voem seguindo as mesmas regras de navegação que as civis. Os contratantes firmaram o compromisso de não usar aeronaves civis para fins não albergados pela Convenção.

6.1.2.Regras de Voo e Operação

As aeronaves não regulares detêm o direito de voar e de transitar, sem escala, no espaço aéreo do Estado contratante, e de pousar, desde que sem fins comerciais, sem autorização prévia. Deve, por óbvio, seguir a regras do contratante no qual vá realizar o pouso. Nesse sentido, o contratante que esteja recebendo o voo pode, por razões de segurança, determinar rotas específicas que esse tipo de voo deve seguir sobre seu território. Não sendo regular, mas sendo remunerado, normas específicas sobre o embarque e desembarque podem ser estabelecidas. Por outro lado, sendo aeronave de transporte regular, faz-se necessária uma autorização específica do contratante para aeronave de outros contratante prestar o serviço no território ou passar sobre o território.

Como regra, a cabotagem (aeronave de outra nacionalidade prestar serviço de transporte aéreo dentro de território de outro contratante) é expressamente proibida. Para esse serviço, deve haver autorização especial. De modo semelhante, a aeronave sem piloto é proibida de voar sobre outro Estado contratante, porém, esse voo é permitido por meio de autorização especial e resguardadas as medidas de segurança.



A Convenção lista vários motivos que podem ensejar a criação de zona proibidas ao voo. Nesse item, deve ser destacado que uma vez criada, a zona deve ser proibitiva aeronaves nacionais e internacionais. Da mesma forma, o Estado tem a prerrogativa de restringir total ou parcialmente seu espaço aéreo.

6.1.3. Deveres dos Estados Contratantes e Facilitação

Com efeito, o contratante que recebe qualquer aeronave vinda de outro contratante pode exigir que essa aeronave pouse em aeródromo determinado. Nesse sentido, não sendo exigido e não havendo autorização especial, o primeiro pouso e a última decolagem devem ser realizados em aeroporto aduaneiro, ou seja, o que detém estrutura aduaneira e migratória para fazer o tratamento da aeronave, da carga, dos passageiros e tripulante. A lista desses aeroportos deve ser pública.

Os Estados contratantes terão seu regulamento de navegação aérea, este deve seguir, tanto quanto possível, as diretrizes da ICAO; mas devem ser os mesmos para aeronaves nacionais e internacionais. Os contratantes estão comprometidos em investigar e punir as infrações ao regulamento de tráfego aéreo.

Como não poderia deixar de ser, as normas aduaneiras e imigratórias dos contratantes devem ser cumpridas pela tripulação, passageiro e carga transportados. Nesse sentido, as normas sanitárias também devem ser observadas, pois evitar a propagação de doenças é outro compromisso assumido na Convenção de Chicago.

Seguindo a linha de paridade entre nacionais e internacionais, os aeródromos públicos que estejam abertos para aeronaves nacionais, também deverão estar para aeronaves internacionais semelhantes entre si. Isso inclui o acesso e utilização das facilidades de navegação. Nessa linha, taxas, com as aeroportuárias, devem ser as mesmas para as aeronaves nacionais e estrangeiras que prestem o mesmo serviço e que sejam de mesma classe.

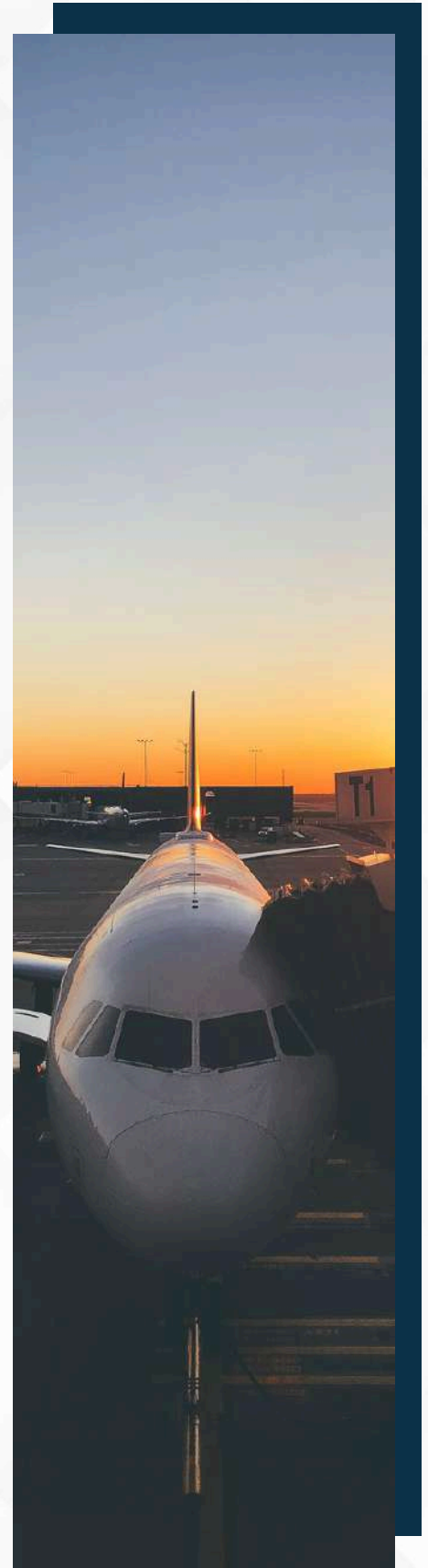
Conquanto a fiscalização da aeronave seja direito do Estado que a recebe, sem acusar demora desnecessária, é vedado a imposição de tributos pelo trânsito ou pela entrada e saída de bens ou pessoas a bordo da aeronave. Observe que não poderá ser tributado apenas o que permanecer a bordo da aeronave.

Sobre a nacionalidade, todas as aeronaves deverão ter distintivos de registro e de nacionalidade. A nacionalidade da aeronave é o Contratante no qual estiver registrada, que, legalmente, jamais poderá ser em dois Estados. Para realizar o registro, o interessado deverá seguir as regras definidas pelo Estado onde deseja registrar.

Nesse sentido, os Estado contratantes devem fornecer, mediante solicitação, os registro e a informação sobre propriedade de aeronaves particulares sobre seu registro, além disso, deve comunicar a ICAO as informações sobre propriedade e controle das aeronaves utilizadas no transporte internacional regular.

Para facilitar a navegação e fomentar a aviação internacional entre os contratantes, estes se comprometem a simplificar todos os procedimentos, conforme o possível, sobre aeronaves, tripulação, passageiros e cargas, além de evitar atrasos desnecessário.

Os Estados contratantes estão comprometidos, na medida do possível, a acatar as recomendações da ICAO sobre alfandega e imigração que versem sobre aviação internacional. Nesse sentido, devem admitir temporariamente as aeronaves com total isenção de tributos, da mesma forma, os itens que cheguem a bordo e assim permaneçam até a saída a saída da aeronave, tais como óleo, combustível, dentre outros.



As peças sobressalentes e equipamentos oriundos de outro contratante para serem utilizados em aeronave de outro contratante também serão recebidas com isenção de tributos, ainda que seja permitida a vigilância aduaneira sobre esses equipamentos.

Os Estados contratantes têm o compromisso de prestar auxílio a aeronaves em perigo no seu território, além de permitir que autoridades de outro contratante e os proprietários prestem o devido auxílio.

Nesse sentido, o Estado no qual ocorrer um acidente aeronáutico deverá proceder uma investigação, em conformidade com o recomendado pela ICAO e com o permitido pela legislação interna. O Estado de nacionalidade da aeronave pode designar observadores para auxiliar na investigação e as conclusões da investigação devem ser transmitidas.

Se o Estado contratante for parte da Convenção Internacional para a Proteção da Propriedade Industria ou tenha legislação conferindo semelhante direitos para as aeronaves matriculadas nos outros contratantes, suas aeronaves, quando no território de outro contratante: aeronaves e peças empregadas na aviação civil internacional não estarão sujeitas a embargo ou reclamação sob qualquer título de propriedade intelectual; estão dispensadas de quaisquer depósitos ou registros ligados a propriedade intelectual.

6.1.4. Documentos, Certificados e a Padronização da ICAO

Algumas medidas devem ser adotadas, na medida do possível, pelos Estados contratantes, a saber: serviço de rádio, comunicação, meteorologia e outras facilidades de navegação; adotar uniformemente as comunicações, processo, código, distintivos recomendados pela ICAO. Além disso, deve prestar colaboração a fim de publicar mapas e cartas aeronáuticas em conformidade com as instruções da ICAO.

As aeronaves operando voo internacional deve ter uma série de documentos a bordo: certificado de registro (expedido ou reconhecido pelo Estado de registro), de aeronavegabilidade e de rádios, licença da tripulação, diário de bordo (com detalhes sobre a aeronave, tripulação e viagens internacionais), lista com nomes e local de embarque e destino dos passageiros e o manifesto de carga.

A licença da tripulação deve ser expedida ou validada pelo Estado de registro da aeronave, mas os contratantes podem se recusar a reconhecer, em voo no próprio território, licenças emitidas para seus nacionais por outro Estado.

Tanto os certificados, como as licenças, devem seguir o padrão mínimo estabelecido pela ICAO em virtude da Convenção sob comento.

O uso de aparelhos fotográficos em aeronaves utilizadas no transporte aéreo internacional poderá ser proibido ou regulamentado pelo contratante. Da mesma forma, o transporte de munições e apetrechos de guerra pode ser proibido ou regulamento pelo Estado.

Com efeito, a OACI, visando a padronização da aviação civil internacional, adotará normas sobre: sistema de comunicação e auxílio à navegação aérea, inclusive as marcações terrestres; características de aeroportos e áreas de pouso; regras de tráfego e métodos de controle de tráfego aéreo; licenças para o pessoal de voo e mecânicos; navegabilidade das aeronaves; registro e matrícula de aeronaves; coleta e troca de dados meteorológicos; livros de bordo; mapas e cartas; formalidades de alfândega e de imigração; aeronaves em perigo e investigação de acidentes; e, sugestões sobre segurança, eficiência e regularidade.

Face a esses regulamentos da ICAO, o contratante que, por qualquer motivo, não puder cumpri-los, deverá informar imediatamente à Organização sobre as diferenças existentes. Em sendo emendados os regulamentos internacionais, o Estado terá 60 (sessenta) dias para fazer as alterações, se não o fizer deverá informar à ICAO sobre isso e o que pretende fazer sobre a divergência, nesse caso o Conselho da ICAO irá notificar a todos os demais contratantes sobre a divergência entre o regulamento internacional e a norma interna.

Nesse sentido, se alguma aeronave deixar de cumprir algum ponto das normas internacionais de aeronavegabilidade, essa diferença deverá estar escrita no dorso do certificado de aeronavegabilidade ou, junto deste, os detalhes que divergem da norma internacional. Da mesma forma são tratadas as licenças da tripulação.

Nesses casos (certificados e licenças anotadas), dependem de autorização do Estado que estiver recebendo tal certificado ou licença.

Sendo aeronave considerada protótipo aprovado por autoridade nacional, não estará sujeita às restrições de certificação de aeronavegabilidade por três anos após a expedição da norma internacional. Se a tripulação tiver obtido licença até 1 (um) ano após a norma internacional ou tem menos de 5 (cinco) anos de validade após a data da norma internacional, não estará sujeita à mencionada restrição. Ou seja, se a licença foi expedida mais de 1 (um) ano após a norma internacional, ou se nessa data, a licença ainda seria válida por mais de 5 (cinco) anos, a restrição é aplicável.



6.1.5. Transporte Aéreo Internacional e Solução de Conflitos

O próximo item da Convenção Chicago de 1944 é a parte II, que trata sobre a OACI como instituição internacional (competência, órgão, dentre outros). Por entender que se trata mais de Direito Internacional ou de Política Internacional, essa parte será omitida nessa obra sobre Direito Aeronáutico.

Retomando na parte III, que trata do transporte aéreo internacional, os Estados comprometem-se a determinar que suas empresas aéreas transmitam informações sobre o tráfego, custo e contabilidade ao Conselho da ICAO. Nesse sentido, se o Conselho da ICAO entender que aeroportos ou facilidades da navegação não são razoavelmente seguros e confiáveis, haverá consulta aos contratantes interessados a fim de remediar a situação por meio de recomendações não vinculantes.

]

Em havendo recomendações, o Estado poderá efetuar as melhorias por acordo. Porém, o Conselho poderá emprestar, total ou parcialmente, os fundos necessários para realizar as melhorias. O Conselho, mediante solicitação do Estado, poderá fornecer, dotar e administrar um ou todos os aeroportos e facilidades de navegação, para isso, poderá fixar tarifas que considerar justa e razoável pelo uso dos serviços.

Caso seja necessário uso de terrenos para instalações, no todo em parte, custeadas pelo Conselho, o próprio Estado deverá fornecer, mantendo a propriedade e permitindo o uso em condições justas, conforme a lei nacional.

Seguindo nas operações, o Conselho, mediante acordo, poderá prestar assistência na fiscalização das operações e poderá providenciar o pagamento das despesas de operação utilizando os fundos arrecadados na própria operação.

Estado contratante poderá liquidar a dívida assumida com o Conselho a qualquer momento e reaver os aeroportos e facilidades fornecidos pelo Conselho. O contratante poderá recorrer a Assembleia da OACI se entender que o Conselho está exigindo o pagamento de importância desrazoável.

Os valores arrecados pelo Conselho em decorrência de liquidação de financiamento ou em virtude de juros e amortização destes, serão repartidos proporcionalmente entre os Estados que participaram do financiamento, conforme determinação do Conselho da ICAO.

A Convenção Chicago permite expressamente que um ou mais Estado constituam organizações de operação de transporte aéreo internacional para quaisquer rotas ou regiões. Essas organizações devem se submeter à aquela, inclusive quanto ao registro. Nesse contexto, o Conselho irá determinar sobre a nacionalidade das aeronaves da organização internacional de operações aéreas.

A iniciativa para constituição dessas organizações poderá vir, por sugestão, do próprio Conselho da ICAO.

Nesse sentido, os Estados podem participar dessas organizações de operação pessoalmente (o Governo) ou por intermédio empresa designada. A designada poderá ser pública ou privada, a critério do Estado.

A parte IV, da Convenção, traz uma série de normas sobre vários assuntos, tais como a determinação de denúncia da Convenção relativa à Regulamentação de Navegação Aérea, firmada em Paris, a 13 de outubro de 1919, ou a Convenção sobre Aviação Comercial, assinada em Havana, a 20 de fevereiro de 1928; como a exigência de registro, perante o Conselho, de todos os acordos aéreos existentes na entrada em vigor da Convenção; como a ab-rogação de ajustes incompatíveis e compromisso de não assumi-los; e, com especial destaque ao registro de entendimentos.

Respeitado o compromisso de não assumirem acordos incompatíveis com a Convenção, os Estados, mediante procedimento específico, poderão ter entendimento diversos sobre o texto do Tratado. Qualquer entendimento dessa natureza deverá ser imediatamente registrado no Conselho, este, por sua vez, dará publicidade ao entendimento registrado pelo Estado.

Importante destacar que a Convenção tem disposições para solução de conflitos entre os contratantes sobre interpretação e aplicação. O primeiro é a decisão pelo Conselho, no qual o interessado terá direito a voto. Permanecendo a disputa, o Estado poderá, em 60 (sessenta) dias pedir revisão da decisão a tribunal arbitral ad hoc, aceito pelos demais Estado interessados, ou à Corte Permanente de Justiça Internacional, hoje Tribunal Internacional de Justiça.

Não havendo acordo sobre qual tribunal arbitral escolher ou qualquer interessado não aceitar o Estatuto do Tribunal Internacional, cada contratante irá nomear um árbitro e os árbitros escolherão um juiz para o caso. Se algum Estado deixar de nomear, o Presidente do Conselho nomeará, se não houver decisão por um juiz, o Presidente escolherá um. Os árbitros e o juiz serão o Tribunal Arbitral, que decidirá por maioria dos votos.

Em regra, decisão tomada pelo Conselho, sobre empresas aéreas que operam voos internacionais submetidos à Convenção, será válida, salvo reforma em recurso. O recurso irá suspender a aplicação até julgamento, final e vinculante, pelo tribunal arbitral ou pela Tribunal Internacional de Justiça.

Se a empresa não cumprir a decisão definitiva, os contratantes estão compelidos proibir que empresa opere no respectivo espaço aéreo. Nesse sentido, se o Estado não cumprir, a Assembleia irá suspender o direito de voto na Assembleia a no Conselho.

Importante notar que em caso de guerra, a Convenção não limitará a liberdade de ação de qualquer contratante. A mesma liberdade permanece quando o Estado declara emergência nacional e comunicar a declaração ao Conselho.

Para aprovação de anexo à Convenção são necessário dois terços de votos do Conselho, em seguida os anexos serão submetidos a cada um dos contratantes que se manifestarão sobre. Salvo se a maioria dos contratantes se manifestar pela desaprovação, os anexos ou emendas entrarão em vigor 3 (três) meses, ou período maior determinado pelo Conselho, após submetido a apreciação dos Estados. A entrada em vigor será comunicada imediatamente a todos os contratantes.



Nesse contexto, atualmente vigoram 19 anexos, a saber: Anexo 1 – Licenças de Pessoal; Anexo 2 – Regras do Ar; Anexo 3 – Serviço Meteorológico para a Navegação Aérea Internacional; Anexo 4 – Cartas Aeronáuticas; Anexo 5 – Unidades de Medida a Serem Usadas nas Operações Aéreas e Terrestres; Anexo 6 – Operação de Aeronaves; Anexo 7 – Marcas de Nacionalidade e de Matrícula de Aeronaves; Anexo 8 – Aeronavegabilidade; Anexo 9 – Facilitação; Anexo 10 – Telecomunicações Aeronáuticas; Anexo 11 – Serviços de Tráfego Aéreo; Anexo 12 – Busca e Salvamento; Anexo 13 – Investigação de Acidentes de Aviação; Anexo 14 – Aeródromos; Anexo 15 – Serviços de Informação Aeronáutica; Anexo 16 – Proteção ao Meio Ambiente; Anexo 17 – Segurança: Proteção da Aviação Civil Internacional Contra Atos de Interferência Ilícita; Anexo 18 – Transporte de Mercadorias Perigosas; e, Anexo 19 – Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional.

Os últimos artigos da Convenção trazem disposições sobre ratificação, adesões, emendas e denúncia. Conceitos que interessam mais do Direito Internacional, por esse motivo, serão omitidos nessa análise.

6.2. A Convenção de Montreal (1999): A Unificação da Responsabilidade Civil

Tecidos esses comentários sobre essa Convenção, passamos a discorrer sobre a Convenção de Montreal de 1999 que unifica certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. Foi assinada em 28 de maio de 1999 e passou a vigorar no Brasil em 28 de setembro de 2006, pelo Decreto nº. 5.910 de 27 de setembro de 2006 [46]. A vigência internacional dessa Convenção iniciou, para diversos contratante, em 04 de novembro de 2003.

6.2.1. Âmbito de Aplicação e Princípios

Inicialmente, importa notar que a Convenção de Montreal somente prevalece sobre o Sistema de Varsóvia “com relação aos Estados que também tenham colocado a referida convenção em vigor no seu território.” [47] Nesse sentido, na relação entre países na qual um ou outro não tenha dado vigência interna para a Convenção de Montreal, deve vigorar o Sistema de Varsóvia.

[46] BRASIL. Decreto nº 5.910, de 28 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. [S. l.], 28 set. 2006. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm. Acesso em: 29 mar. 2022.

[47] ALMEIDA, José Gabriel Assis de. A CONVENÇÃO DE MONTREAL DE 1999 E O TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NO BRASIL. Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, [s. l.], 2008. Disponível em: <https://sbda.org.br/wp-content/uploads/2018/10/1803.pdf>. Acesso em: 6 abr. 2022. p. 35

Feita essa consideração, os considerandos da Convenção destacam a harmonização do Direito Aeronáutico Internacional Privado, ou seja, a norma rege a relação entre particulares domiciliados em diferentes Estados soberanos. Nisso difere da Convenção anterior, voltada para as relações entre os Estados. Também destaca a necessidade de moderniza o Sistema de Varsóvia, nesse sentido, busca proteger os usuários do transporte aéreo internacional com indenizações equitativas e baseada no princípio da restituição. Sendo, pois, o princípio da restituição uma linha interpretativa para a Convenção. [48]

Os dois primeiros artigos da Convenção tratam de definir o âmbito de aplicação das normas contidas nesta. Cumpre destacar que para a Convenção de Montreal o transporte internacional é o que o ponto de partida ou de destino seja no território de Estado contratante ou que haja escala programada em território de outro Estado. Por outro lado, se a origem, o destino e as escalas programada forem no território do mesmo Estado, o voo será doméstico.

Desse modo, a Convenção se aplica ao transporte aéreo internacional, remunerado, de pessoas, bagagem ou carga. Ou gratuito, se realizado por uma empresa de transporte aéreo. Note que transportadores sucessivos serão considerados como um só quando as partes tiverem a operação como única, mesmo que haja mais de um contrato. A Convenção permanece aplicável quando o transporte for realizado por terceiro. Essas variações entre os transportadores não descaracteriza o transporte internacional.



[48] BRASIL. Decreto nº 5.910, de 28 de setembro de 2006. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. [S. l.], 28 set. 2006. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm. Acesso em: 29 mar. 2022.

Nesse sentido, ainda que o transportador seja uma empresa de direito público, ou estatal, deve guardar os preceitos dessa Convenção.

Uma exceção a aplicação é o transporte de mapa postal. A regra é que a Convenção não se aplique essa modalidade de transporte aéreo. Porém, a Convenção determina que nessa modalidade a responsabilidade do transportador restringe-se perante a administração postal do Estado. Ou seja, não responsabilidade face aos usuários do serviço postal.

6.2.2.Documentação do Transporte

Tecidos esses comentários sobre essa Convenção, passamos a discorrer sobre a Convenção de Montreal de 1999 que unifica certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. Foi assinada em 28 de maio de 1999 e passou a vigorar no Brasil em 28 de setembro de 2006, pelo Decreto nº. 5.910 de 27 de setembro de 2006 [46]. A vigência internacional dessa Convenção iniciou, para diversos contratante, em 04 de novembro de 2003.

Com efeito, a Convenção contém uma série de regras sobre a documentação de transporte do passageiro, da bagagem e da carga, que, se descumpridas podem ter consequências ou não. No caso do passageiro, o bilhete (ou documento de transporte) pode ser individual ou coletivo, deve conter o ponto de partida e de destino, se o voo é internacional ou doméstico, se tem escala prevista. O bilhete pode utilizar qualquer meio que contenha as informações, seja físico ou digital. O passageiro deverá receber o documento de identificação por cada volume de bagagem despachada. É importante que contenha aviso escrito informando que responsabilidade civil será regida pela Convenção. O descumprimento dessas regras não afeta a aplicabilidade da Convenção, nem o contrato de transporte.

Nesse sentido, o conhecimento de carga também poderá ser emitido por qualquer meio, desde que, sendo digital, um recibo de carga que permita identificar e acessar as informações sobre a carga seja entregue ao expedidor. Além do ponto de origem, de destino e se haverá escala, o conhecimento de carga ou o recibo de carga deverá indicar o peso da remessa. O transportador poderá exigir documentos indicando a natureza da carga ou outras informações para cumprimento de regras aduaneiras, policiais ou similares. Essa regra não cria responsabilidade para o transportador.

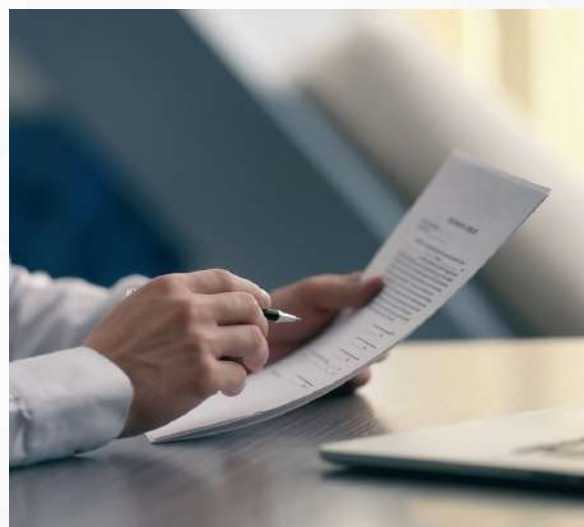
Quando físico, o conhecimento será emitido em três vias originais, a primeira destinada ao transportador, a segunda ao destinatário e a terceira ao expedidor, devendo as duas primeiras assinada (ou autenticada com carimbo ou assinatura impressa) por ambas as partes e a terceira pelo transportador após aceitação da carga. Na expedição de conhecimento aéreo pelo transportador, será considerado que este atuou como mandatário do expedidor.

Havendo mais de um volume de carga, o transportador poderá exigir conhecimentos separados e, quando o conhecimento não for físico, o expedidor poderá solicitar recibo de carga para cada volume. Com mesmo tratamento dado ao bilhete de passageiro, permanece aplicável a Convenção caso algumas dessas regras sobre o conhecimento aéreo sejam violadas.

O expedidor é responsável pelas informações fornecidas sobre a carga, sejam prestadas por ele, por alguém outro em seu nome. Caso essas indicações sejam irregulares, o expedidor será responsável por danos causados ao transportador ou a terceiro sob a responsabilidade do transportador. Da mesma forma, o transportador é responsável pelas informações que fornece e é responsável por danos causados ao expedidor por informações imprecisas.

Os mencionados documentos, conforme o artigo 11, contam com presunção relativa de veracidade sobre a celebração do contratam, da aceitação e das condições de transporte da carga. Nesse sentido, também contam com presunção relativa quanto ao peso, dimensões, volumes e embalagem da carga, contudo, contra o transportador não detêm essa presunção, salvo se o transportador tenha verificado isso na presença do expedidor e tenha declarado isso no conhecimento ou recibo de carga, ou ainda se se tratar de informações relativas as estado aparente da carga.

Com efeito, durante o contrato de transporte o expedidor mantém o direito de dispor sobre a carga, isso significa que este tem o direito retirar a carga no destino ou na origem, de detê-la no curso da viagem ou requerer a devolução. Contudo, esse direito deve ser, sob pena de responsabilização, exercido de modo a prejudicar o transportador ou outros expedidores.



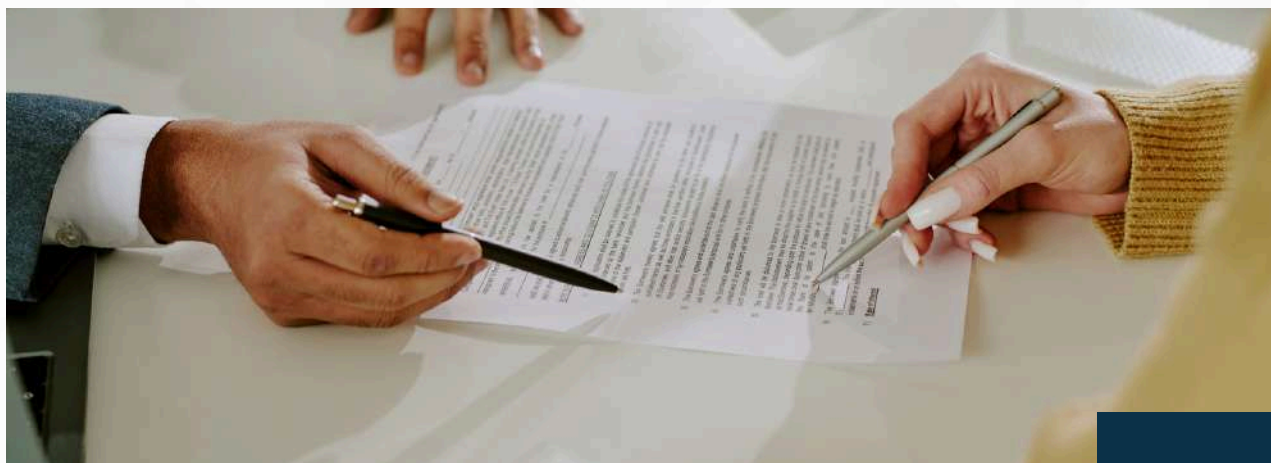
Dessa forma, o expedidor deverá ser imediatamente avisado quando não for possível executar o solicitado sobre a carga. Caso o transportador exerça qualquer solicitação sem exigir a comprovação da titularidade da carga, será responsabilizado perante o titular legal da carga.

Com a chegada a carga ao local de destino, o direito de disposição se inverte e passa a ser do destinatário da carga, salvo se este não for localizado ou recusar a carga. Por óbvio, a entrega está condicionada ao cumprimento das condições do transporte e do pagamento devido.

A chegada ao local de destino deve ser comunicada ao destinatário, salvo disposição contratual divergente. O sendo a carga extraviada (reconhecido pelo transportador) ou não chegando após 7 (sete) dias após o prazo inicial, expedidor e destinatário poderão exercer os direitos que lhes confere a Convenção, notadamente, o direito de buscar a responsabilização do transportador mencionada nos parágrafos anteriores.

Importa observar a única forma de modificar as disposições acima é mediante cláusula explícita no conhecimento aéreo ou recibo de carga. A Convenção, nessa matéria, não regula as relações do expedidor e do destinatário entre si, nem entre estes e terceiros.

Fechando esse capítulo, a Convenção determina que o expedidor deve prestar todas as informações para cumprimento as formalidades aduaneiras, policiais e das autoridades públicas durante a execução do contrato de transporte. Também será responsabilizado se a falta ou imprecisão dessas informações causar dano ao transportador, se isso deva-se a culpa do transportador, ainda que este não esteja obrigado a examinar a correção das informações e dos documentos fornecidos pelo expedidor.



6.2.3. A Responsabilidade do Transportador

No Capítulo III, a Convenção passa a tratar sobre a responsabilidade do transportador e sobre a reparação do dano em várias hipóteses. Inicialmente observe que o termo bagagem se refere à bagagem despacha e à bagagem de mão, registrada e não registrada, respectivamente. Assim, se o transportador admitir o extravio ou a bagagem o atraso seja maior que 21 (vinte e um) dias, o passageiro já poderá exercer os direitos decorrentes do contrato de transporte.

Havendo dano ou perda da bagagem registrada durante o período em que esta esteja sob a guarda do transportador, este é o responsável. Não haverá responsabilidade se o dano se deva a natureza da bagagem ou a vício preexistente. Sobre bagagem não registrada e sobre objetos pessoais, o transportador será responsabilizado mediante culpa sua ou de seus prepostos.

Também há responsabilidade do transportador por morte ou lesão corporal há um passageiro durante toda a operação aérea (a bordo da aeronave ou durante o embarque e desembarque).

O transportador será responsável por qualquer dano ou pela perda da carga durante todo o período que estiver sob sua custódia. Esse período, também chamado de transporte aéreo, em regra não abrange transporte por outro modal, mas em dois casos pode ser assim considerado: durante o contrato de transporte aéreo pelo transbordo, carregamento ou entrega ou quando o transportador, sem o consentimento do expedidor, substituir total ou parcialmente o modal de transporte utilizado.

Nesse sentido, o artigo 18 especifica hipóteses de exclusão da responsabilidade do transportador, são: quando do dano vier da natureza ou vício próprio da carga, quando embalem não feita pelo transportador for defeituosa, ocorrer por ato de guerra ou conflito armado, e quando a avaria for originada de ato de autoridade pública.

Com efeito, em atraso no transporte aéreo de passageiros, bagagem ou carga o transportador será responsável. Poderá elidir a responsabilidade, conforme o texto da convenção, se provar que adotou todas as medidas razoavelmente necessárias para evitar o dano decorrente do atraso ou que foi impossível adotar tais medidas. Nesse sentido, o transportador poderá se exonerar total ou parcialmente da indenização de provar, em qualquer caso, que o requerente causou o dano ou contribuiu para ele por negligência, erro ou omissão.

Aplica-se também no caso de terceiro requerer indenização por morte ou lesão de passageiro. A medida da exoneração será a medida da culpa ou do dolo do requerente para efetivação do dano.

6.2.4.Limites de Indenização e Conversão de Valores

A Convenção tem várias normas sobre os valores e sobre o limite das indenizações. Em caso de morte ou de lesão ao passageiro, o transportador será responsável, no máximo, 100.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro. Assim sendo, o contrato de transporte poderá estipular um limite maior que o mencionado, jamais menor. Para eximir-se da indenização, o transportador deverá provar que o dano não se deu por sua culpa (ação, omissão ou negligência) ou que a culpa pelo ocorrido é exclusivamente de terceiros.

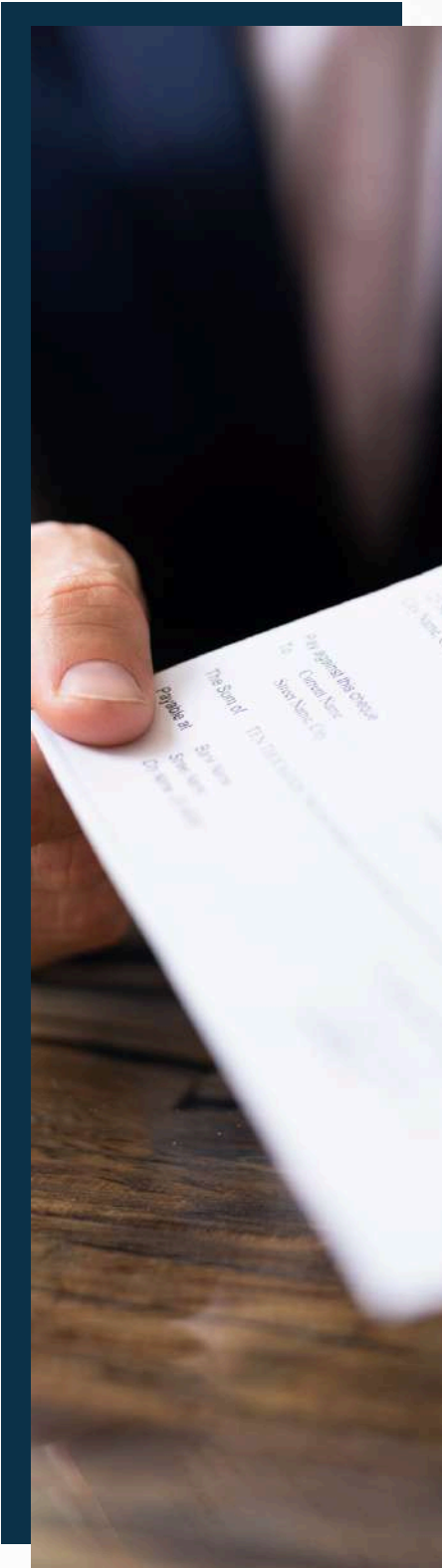
No caso de dano por atraso no transporte de pessoas, o limite mínimo é de 4.150 Direitos Especiais de Saque por passageiro. No caso perda, avaria ou destruição da bagagem o limite mínimo é de 1.000 Direitos Especiais de Saque por passageiro, esse limite poderá ser maior se o valor da bagagem for declarado e paga a remuneração ao transportador. No caso de carga, limite é de 17 Direitos Especiais de Saque por quilograma (será considerado o peso apenas do item, salvo o dano a apenas um item ou volume afete o valor total da carga objeto do conhecimento aéreo), salvo se for declarado o valor da carga e pago o valor suplementar.

Note, por oportuno, que o artigo 22 determina que havendo dolo do transportador ou prepostos (nos exercícios das funções) em causar o dano, ou se agirem de modo que provavelmente causaria o dano, não haverá limite de indenização sobre avaria ou atraso no transporte de bagagem ou atraso no transporte de passageiro.

Em todo caso (morte, lesão, atraso, avaria), os limites estabelecidos na Convenção não impendem que o Poder Judiciário local conceda indenização maior. Tal liberdade não é permitida se 6 (seis) meses a partir do fato ou antes de iniciar a ação houver oferta de acordo, por escrito, com valor maior que o ajustado em juízo. (??)

Em todos os casos, o contrato de transporte também poderá prever limite de indenização maior que o estipulado na Convenção ou mesmo que não haverá limite. Não poderá, sob pena nulidade da cláusula específica, isentar a responsabilidade ou fixar um limite de indenização inferior ao estabelecido na Convenção.

Com efeito, a Convenção permite explicitamente que o transportador se negue a celebrar um contrato de transporte, de renunciar as defesas permitidas indicadas na norma ou de estabelece condições que não contradigam as normas da Convenção.



Ainda sobre os limites, a cada cinco anos o depositário da Convenção (Organização de Aviação Civil Internacional) irá revisar os limites considerando um índice de inflação que corresponda a inflação acumulada desde a revisão anterior. Se a inflação acumulada superar 10% (dez por cento), o depositário deverá notificar os contratantes sobre a revisão dos limites que se manifestarão e poderão desaprovar a revisão. Essa revisão também poderá ser realizada mediante requerimento de um terço dos Estados contratantes.

O valor do Direito Especial de Saque mencionado na Convenção é definido pelo Fundo Monetário Internacional. A regra é que o cálculo de valor deve considerar a cotação do dia da sentença, seguindo a regra do próprio Fundo, salvo se o Estado não for membro deste, nesse caso, poderá estabelecer fórmula de cálculo própria. Entretanto, se a legislação nacional não permitir a aplicação do Direito Especial de Saque, o Estado deverá adotar os seguintes limites em unidades monetárias lastreadas no valor de sessenta e cinco miligramas e meio de ouro de lei de novecentos milésimos: morte ou lesão: 1.500.000 unidades monetárias por passageiro; dano por atraso no transporte de pessoas: 62.500 unidades monetárias por passageiro; dano por atraso de bagagem: 15.000 unidades monetárias por passageiro; e, dano no transporte de carga: 250 unidades monetárias por quilograma.

Em todos os casos, o contratante, no momento do depósito do instrumento de ratificação, deverá comunicar ao Depositário o método de cálculo.

Uma boa prática adotada por muitas empresas aéreas, é o pagamento adiantado de parte da indenização que cabe ao passageiro ou expedidor. Conforme o texto da Convenção, a realização desse pagamento não constitui reconhecimento de culpa e podem ser deduzidos de pagamentos futuros.

Por mais obvio que pareça, em caso de falecimento do responsável, ou seja, caso faleçam os sócios da empresa aérea, os herdeiros serão o polo passivo da ação, respeitados os limites da Convenção.

Importa notar que a Convenção consigna que as indenizações não têm caráter punitivo, apenas compensatório, e, se considerado isto, trará consequências para a definição de valores. Nesse sentido, sob qualquer fundamento, poderá ser proposta ação respeitando os limites de indenização previsto na Convenção.

Se a ação for proposta contra preposto do transportador e for provado o dolo, ou a conduta temerária, tendo consciência que provavelmente causaria o dano, não estará amparado pela presente convenção. Se, porém, atuava no exercício das funções, poderá ser amparado pela Convenção, inclusive os limites de indenização.

6.2.5. Prazos, Protestos e Jurisdição

Abrindo um parêntese, há formalidades que devem ser cumpridas, notadamente o protesto no momento oportuno. O passageiro ou destinatário deverão protestar qualquer dano à bagagem ou carga no momento do recebimento e, não sendo possível fazê-lo, no prazo de 7 (sete) dias para bagagem registrada e 14 (quatorze) dias para carga a partir do recebimento.

Caso não seja feito o protesto, os bens serão considerados como entregues em perfeito estado e decairá o direito de propor ação contra o transportador, salvo em caso de fraude do transportador. Note que sendo protestado, a ação poderá ser proposta após esse prazo, em até 2 (dois) anos.

Retomando o tema das indenizações, a competência para processar e julgar (o direito processual será o do Estado) a ação de indenização pode ser no juízo do local de destino, da matriz da empresa, do domicílio do transportador ou onde possua estabelecimento cujo intermediário tenha celebrado o contrato. Em morte ou lesão do passageiro, a ação também poderá ser proposta em Estado parte no qual o passageiro tenha sua residência principal e permanente (a nacionalidade não será relevante) no momento do acidente e no qual o transportador mantenha operações aéreas.



As operações aéreas mencionadas incluem as realizadas por acordo comercial, ou seja, por contrato entre transportadores para prover serviços aéreos.

Nesse sentido, as partes no contrato de transporte de carga podem renunciar a justiça estatal e contratar uma cláusula arbitral desde que observem as seguintes regras da Convenção. O acordo será escrito, o procedimento arbitral será realizado em alguma das jurisdições competentes para processar ações, o árbitro ou tribunal devem aplicar as normas da Convenção e essas regras são mandatórias. Assim, serão nulas todas as disposições contra as regras arbitrais mencionadas.

O prazo para propor a ação de indenização, contado da chegada ao destino, do dia que deveria ter chegado ou da interrupção do transporte, são de 2 (dois) anos. A forma de contagem é a da lei nacional.

Com efeito, em transporte realizado por vários transportadores, cada um destes que aceite o passageiro, a bagagem ou a carga, estará sujeito às normas da Convenção e é parte no contrato de transporte. Nesse sentido, o polo passivo da ação de indenização deverá ser o transportador que, de fato, produziu o dano; ou, contra o primeiro transportador se este houver assumido expressamente a responsabilidade por toda a viagem.

Se a origem da indenização for dano à bagagem ou à carga, os transportadores serão solidariamente responsáveis face ao passageiro, expedidor ou destinatário. Na norma brasileira, a solidariedade é suficiente para todos comporem o polo passivo da ação. Porém, a Convenção estabelece que o passageiro tem direito de ação contra o primeiro, último ou contra o transportador que efetivamente causou o dano a bagagem; o expedidor contra o primeiro transportador ou contra o que efetivamente causou o dano; e o destinatário contra o último transportador ou contra o que efetivamente causou o dano.

Em todo e qualquer caso de indenização, conforme o artigo 37, a Convenção não afeta o direito de regresso, ou não, entre transportadores ou contra a pessoa responsável pelo dano.

6.2.6. Disposições Especiais: Transporte Sucessivo e Combinado

Com efeito, no caso de transporte combinado (transporte realizado pelo modal aéreo em conjunto com outro modal), as disposições da Convenção se aplicam apenas ao aéreo, tendo em conta que se outro modal for utilizado sem consentimento do expedidor, este trecho será considerado como aéreo. Ou mesmo se for utilizado para o carregamento, entrega ou transbordo.

Dessa forma, as partes podem incluir nos documentos de transporte aéreo as disposições relativas ao uso de outros modais de transporte.

No Capítulo V, a Convenção passa a disciplinar o transporte aéreo realizado por outra empresa que não a contratada, ou seja, realizado por uma pessoa distinta do transportador contratual. Todas as normas do mencionado capítulo aplicam-se apenas quando o transportador contratual celebra um contrato com um passageiro o expedidor para outra pessoa jurídica ou física realizar, no todo ou em parte, o transporte, chamada de transportador de fato. Nesses casos, a autorização é presumida.

Nesse contexto, ambos transportadores estarão sujeitos as disposições da Convenção, o contratual por todo o transporte e o de fato pelo trecho que realizar (artigo 40). Dessa forma, há responsabilidade solidária entre os transportadores. As ações e omissões do transportador de fato, ou prepostos no exercício das funções, serão consideradas como do transportador contratual. O inverso também é albergado no texto normativo.

Ambos são responsáveis nos limites da Convenção. Salvo aceitação expressa, o transportador de fato não poderá ser obrigado a arcar com obrigações maiores que as previstas na Convenção assumidas pelo transportador contratual. Dessa forma, o valor indenizável são os da presente Convenção para todos transportadores e prepostos (44).

Nesse sentido, os limites da Convenção também se aplicam aos prepostos do transportador de fato e contratual quando este provar que agiu no exercício das funções, salvo enquadramento nas hipóteses que permitem ultrapassar os limites (43).

Com efeito, não obstante o artigo 12 afirme que os protestos e instruções devem ser dirigidos ao transportador contratual, no caso de transporte combinado produzirão os mesmos efeitos se dirigidos a um ao outro transportados.

Nesse contexto, e ressaltando a solidariedade entre os transportadores, a ação indenizatória poderá ser proposta contra um dos dois ou contra ambos. E, sendo proposta contra apenas um, o acionado poderá chamar o outro a participar do processo (45). A competência, além da mencionada anteriormente quanto ao transportador contratual, poderá ser proposta no Tribunal que tem jurisdição sobre o transportador de fato (46).

Salvo essa solidariedade, a Convenção não afetará direitos e obrigações entre os transportadores, incluindo a ação regressiva ou indenização (48).

Fechando o Capítulo V, a norma determina a nulidade de cláusulas que visem exonerar qualquer dos transportadores de responsabilidades previstas na Convenção ou fixar limites inferiores aos estabelecidos.

O Capítulo VI inicia impondo uma regra geral nulificando todas as disposições contratuais que tenha o fim de fugir da aplicação da Convenção. Essa norma é excepcionada pelas disposições após o dano ter ocorrido, ou seja, se após o dano houver acordo entre as partes contra as normas da Convenção, o acordo será válido face a esta.

Com efeito, os Estados partes devem exigir que os transportadores nacionais mantenham seguro que cubra as responsabilidades oriunda da Convenção. A comprovação da vigência desse seguro poderá ser exigida pelo Estado que recebe aeronaves.

Em circunstâncias excepcionais podem ser dispensadas as exigências documentais (artigos 3 a 5, 7 e 8) dos passageiros, da bagagem e da carga. Quais seriam essas circunstâncias extraordinárias? Transporte humanitário poderia ser uma dessas. Fechando o capítulo, a Convenção estabelece que para fins desta, os prazos serão contados em dias corridos.

Finalizando o estudo da Convenção de Montreal de 1999, tem algumas normas assinatura, ratificação, denúncia, reservas, dentre outros tema mais afetos ao Direito Internacional. Por esse motivo, serão omitidas nessa análise. Dessa forma, finalizamos o estudo do Direito Internacional Aeronáutico para passarmos os Direito Aeronáutico Brasileiro.



7.

SISTEMA LEGAL DE DIREITO AERONÁUTICO

Adentrando ao Direito Aeronáutico nacional, o diploma mais relevante é o Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei n. 7.565, de 1986 [49]. O Código inicia tratando do Direito Aeronáutico Internacional Privado e Público, trazendo essas normas para o contexto brasileiro.

Nesse sentido, o doravante denominada CBAer, afirma que o Direito Aeronáutico também é regulado pelos tratados internacionais dos quais o Brasil seja parte. Esses Tratados terão vigor a partir da data prevista nele e seguindo o procedimento de ratificação e internacionalização. Podem, porém, após assinatura, serem cumpridos provisoriamente mediante cláusula expressa.

A legislação complementar também compõe o sistema jurídico nacional da aviação. Nesta estão incluídas as leis especiais, os decretos e as normas sobre a matéria aeronáutica. O Art. 12 detalha essas matérias aeronáuticas cujo regulamentos compõem o ordenamento jurídico, a saber: navegação aérea; tráfego aéreo; infraestrutura aeronáutica; aeronave; tripulação; e, serviços relacionados ao voo.

O Código define que autoridades aeronáuticas são as competentes do Ministério da Aeronáutica. Com a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), porém, essa competência foi transferida. A ANAC foi criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, com a missão de regular e fiscalizar as atividades da aviação civil e a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil, zelando pela segurança e pela qualidade dos serviços. Assim, o CBAer deve ser interpretado considerando a ANAC como a principal autoridade aeronáutica civil do país.

Note que é admitida a extraterritorialidade do CBAer e aplica-se tanto a nacionais como a estrangeiros. Quanto as aeronaves, são consideradas como no território de sua nacionalidade, para o Direito Aeronáutico Brasileiro, as militares e as civis pública (usadas a serviço do governo), nos termos do artigo 107, §§ 1º e 3º e as demais espécies sobrevoando águas internacionais ou áreas que não pertençam a Estado algum.

[49] BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. [S. l.], 23 dez. 1986. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565compilado.htm. Acesso em: 16 abr. 2022.

Em outros termos, o CBAer reconhece a extraterritorialidade das leis de outras nações sobre as mencionadas aeronaves, que, ainda que no território brasileiro (militares e pública) não estarão sujeitas às normas nacionais. Essas aeronaves, porém, dependem de autorização especial para sobrevoar o território brasileiro (Convenção de Chicago de 1944, artigo 3). [50]

Em se tratando de aeronave privada, a situação se inverte. Essas aeronaves, desde que sobrevoando o território brasileiro, se submetem as normas brasileira.

Ainda no contexto da territorialidade das leis, os atos originados de aeronaves que produzam efeitos no Brasil, ou que provenham do Brasil, regem-se pelas leis brasileiras. Contudo, se produzir efeito em outra nação, as leis desse país serão respeitadas.

A matéria sendo direitos reais e privilégios sobre aeronaves, a norma regente será a da nacionalidade da aeronave. Porém, medidas assecuratórias, também entendidas como cautelares (arresto e sequestro) e administrativas (como a retenção da aeronave ou a interdição) serão regidas pela lei do Estado onde se encontrar a aeronave.

Sobre as cargas, quando se destinar ao Brasil ou for transportada em regime de trânsito aduaneiro (transporte de carga de uma unidade aduaneira à outra para obter vantagens tributárias), estará submetida às normas brasileiras.

O CBAer também não terá eficácia, no tocante a assistência, salvamento e abalroamento, quando acontecer ou for solicitado fora do território brasileiro e não houver aeronaves brasileiras envolvidas. Por outro lado, quando ocorra fora do território de qualquer Estado e tenha alguma aeronave brasileira envolvida, a lei de salvamento brasileira será aplicada.

É importante destacar que disposição de qualquer natureza (legal ou contratual) que tenham a finalidade de excluir a competência do foro do lugar de destino do voo; de exonerar a responsabilidade do transportador (fora das hipóteses previstas no Código) ou que estabeleçam limites inferiores aos do Código, serão nulas de pleno direito.

O CBAer dedica blocos normativos para regular temas específicos. O primeiro deles trata do espaço aéreo e seu uso. Nesse sentido, reitera a soberania única e exclusiva do Brasil sobre o espaço aéreo acima de seu território e mar territorial.

[50] PACHECO, José da Silva. Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1990.

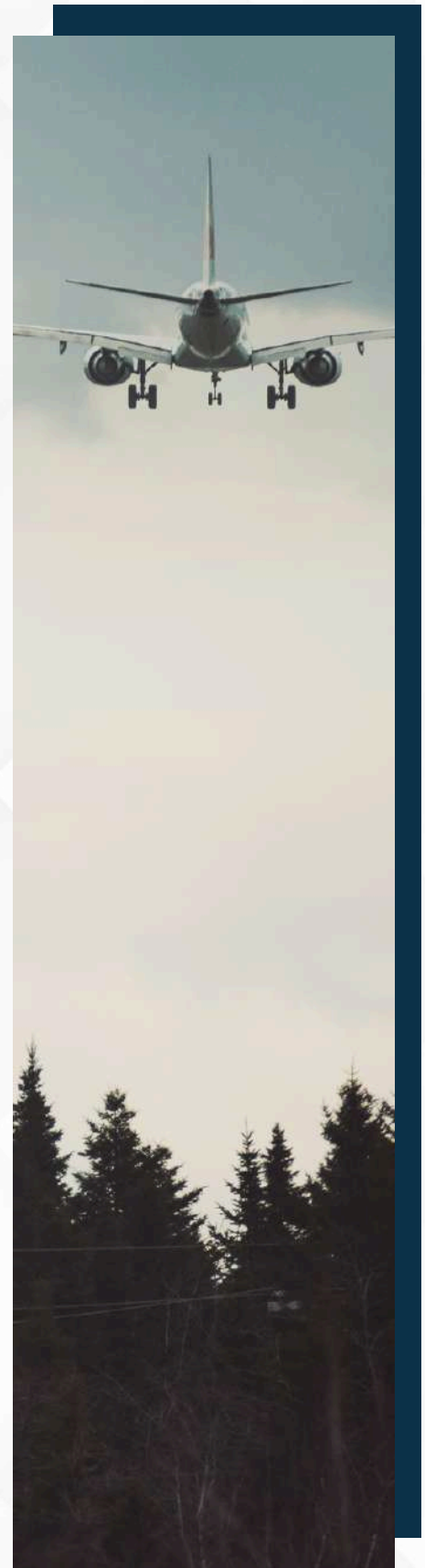
Adicionalmente, a navegação aérea, o tráfego aéreo, a infraestrutura aeronáutica, a aeronave, a tripulação e os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo, submetem-se às regras aeronáuticas locais. Aeronaves que violem qualquer dessas regras podem ser detidas pelas autoridades brasileiras.

Diversas mudanças no CBAer foram realizadas pela Medida Provisória do Voo Simples [51], posteriormente convertida em Lei. Diante disso, trataremos apenas do texto atual do Código.

Nesse sentido, o tráfego aéreo deve observar os Tratados internacionais, o CBAer e a legislações complementar, mencionados acima. Nenhuma aeronave pública (militar ou a serviço dos governos) de outro Estado poderá ingressar no espaço aéreo brasileiro sem autorização.

O espaço aéreo só poderá ser utilizado se observadas as regras estabelecidas e se pagas as tarifas de uso das comunicações e uso dos auxílios, salvo as pertencentes a aeroclubes, que são isentas das tarifas. As aeronaves militares, salvo se voando zonas específicas em treinamento ou em missão de guerra, devem seguir as regras que regem o espaço aéreo.

O Código permite a criação de zonas específicas destinadas a determinadas atividades em voo, são as restritas, proibidas e condicionadas. Além disso, podem ser criadas rotas específicas, podem ser suspensos os voos, uso de determinadas aeronaves ou certos serviços aéreos.



[51] BRASIL. Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021. Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para dispor sobre o transporte aéreo. [S. l.], 30 dez. 2021. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2021/Mpv/mpv1089.htm#art4. Acesso em: 17 abr. 2022.

Nesse sentido, esportes aéreo, como balonismo e uso de asas voadoras, dentre outros, devem ser praticados em áreas determinadas pela autoridade aeronáutica. Não custa lembrar que tais práticas fora dessas áreas podem pôr a aviação em risco e configurar crime.

Adicionalmente, o CBAer proíbe a prática de acrobacias ou evoluções que coloquem em risco o tráfego, os ocupantes, ou as instalações e pessoas no solo. Essa regra é excepcionada para os voos de certificação e demonstração de aeronaves pelo fabricante ou por unidades especiais, como a Esquadrilha da Fumaça da Força Aérea Brasileira. Em todos os casos, devem seguir as normas fixadas pela autoridade aeronáutica.

Desde que em conformidade com as regras de voo, os proprietários de imóveis na superfície não podem opor-se aos voos, nem mesmo podem opor-se à retirada de aeronave que pouse, em emergência ou forçado, na sua propriedade. No segundo caso, porém, deve haver garantia que eventuais danos ao terreno sejam reparados. Não havendo garantia, a aeronave poderá ser sequestrada e retida até efetivação da garantia.

Nesse contexto, o lançamento de coisas (alijamento de combustível, por exemplo) da aeronave dependem de autorização, salvo em caso de emergência. Nesse caso, o comandante poderá fazer o lançamento de coisa e registrar no diário de bordo, comunicando imediatamente a autoridade aeronáutica. Por conseguinte, se causar prejuízo a alguém, poderá ensejar responsabilidade, igualmente no caso do pouso de emergência ou sobrevoos.

A ordem de pouso recebida pelo comandante de aeronave, oriunda do controlador, deverá ser, salvo razões técnicas, prontamente acatada. Se razões técnicas impedirem o pouso no aeródromo indicado pelo controlador, este deverá ser informado e deve informar aeródromo alternativo adequado as condições técnicas da aeronave. Não sendo observada a ordem, a aeronave poderá ser interceptada ou detida e, uma vez realizado o pouso, a tripulação será autuada e a aeronave será apreendida.

Por outro lado, se autoridade determinar o pouso mediante abuso e sem motivos relevantes, deverá responder legalmente pelo excesso cometido. A pena será a de suspensão por prazo entre 30 (trinta) e 90 (noventa) dias, podendo ser convertida em multa.

Em regra, as aeronaves devem operar em aeródromos adequados às suas características técnicas e observando os procedimentos estabelecidos e as regras de segurança operacional.



Com efeito, as aeronaves devem cumprir requisitos mínimos sem os quais (salvo exceções especiais, por meio de regulamento, com certificado de aeronavegabilidade especial) não poderão voar, aterrissar ou decolar. São estes: marcas de nacionalidade e matrícula com certificado de matrícula e de aeronavegabilidade; equipamentos de navegação, comunicação, salvamento e cartas aeronáuticas; e, tripulação devidamente habilitada e portando as licenças, lista de passageiros e manifesto de carga ou reação de mala postal.

As aeronaves, salvo autorização especial, não poderão transportar explosivos, arma de fogo, material bélico, equipamentos aerofotogramétricos ou de prospecção, além de outros objetos ou substâncias perigosas para aeronave, para os ocupantes ou para a segurança pública. O Ministério da Justiça e Segurança Pública junto com a autoridade aeronáutica poderão expedir regulamento eximindo da autorização especial as aeronaves civis públicas destinadas à segurança pública.

Havendo interesse público ou sendo necessário para preservação da segurança da navegação aérea, o porte de aparelho fotográficos, eletrônicos ou nucleares poderão ser impedidos.

Com efeito, toda aeronave estrangeira vinda ao Brasil fará o primeiro pouso e a última decolagem em aeroporto internacional. A lista desses aeroportos será pública, divulgada pela autoridade aeronáutica, e poderá ser modificada por lei federal.

Nesse sentido, as aeronaves públicas e militares estão sujeitas a autorização especial. Essas aeronaves, quando autorizadas a transitar, devem seguir rota determinada. Em se tratando de voo de busca, assistência e salvamento ou voo por motivos humanitários ou sanitários, as mencionadas regras de entrada e saída de aeronaves estrangeiras poderão ser excepcionadas pela autoridade aeronáutica.

O CBAer também permite que aeroportos fronteiriços sejam utilizados, mediante autorização, para atender ao tráfego aéreo regional entre os países fronteiriços. Os serviços de infraestrutura poderão ser comuns ou compartilhados entre os países. Da mesma forma, as aeronaves brasileiras poderão ser autorizadas a utilizar os aeroportos fronteiriços dos países vizinhos.

7.1. Infraestrutura Aeronáutica

No título III, o CBAer trata da infraestrutura aeronáutica. Esta é definida como um conjunto de órgãos e equipamentos terrestres de apoio à navegação aérea, promovendo segurança, regularidade e eficiência. Essa infraestrutura é composta por diversos sistemas, sendo o sistema aeroportuário um dos mais importantes.

O sistema aeroportuário é o conjunto formado por todos os aeródromos brasileiros. Um aeródromo é definido como toda área (em terra ou na água) destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves. Isso inclui pistas, áreas de taxi e pátios de estacionamento. Quando um aeródromo dispõe de instalações e facilidades para embarque e desembarque de passageiros ou cargas, ele é classificado como aeroporto.

Os aeródromos são civis e militares, conforme destinado ao uso de cada aeronave, porém, poderá haver intercâmbio entre os usos observados as normas da autoridade de aviação civil. Os civis são públicos e privados. Vejamos a figura abaixo:

Figura 3 - Classificação dos Aeródromos



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

Os aeródromos privados somente podem ser usados com autorização do proprietário e é vedada a utilização comercial. Os públicos podem ser usados pois quaisquer aeronaves (respeitados os requisitos técnicos) sem distinção de propriedade ou nacionalidade. Tanto público como privado devem obedecer às normas da autoridade aeronáutica.

Os aeroportos são os aeródromos que detêm facilidades operacionais e para embarque e desembarque de passageiros e cargas, ou seja, os têm terminal de passageiros ou cargas. Os helipontos são os aeródromos destinados à operação exclusiva de helicópteros e os heliportos são os helipontos públicos que detêm facilidades operacionais e para embarque e desembarque de passageiros e cargas. Há outra categoria, os aeroportos internacionais, que são os destinados a operação de aeronaves nacionais e estrangeiras servindo a aviação internacional.

Os aeródromos privados poderão ser construídos, mantidos e operados pelos próprios proprietários, desde que tenham autorização da autoridade aeronáutica e siga os regulamentos desta. Os públicos poderão ser construídos, mantidos e explorados diretamente pela União Federal, por concessão ou autorização, mediante o procedimento administrativo, por Estados e Municípios mediante convenio com a União Federal ou por empresas especializadas da Administração Federal Indireta.

Importa notar que os aeródromos localizados na Amazônia Legal serão objeto de regulamento específico, tendo em conta as condições do local, o desenvolvimento regional, atendimento a comunidades e, dentro outros, a segurança operacional.

Destarte, os aeroportos, pelo comando do CBAer, são universalidades de bens equiparáveis a bens públicos federais, embora não sejam propriedade da União. Os particulares e demais entes federativos poderão contribuir com bens para os aeroportos. Se o aeroporto vier a ser desativado pela União, os bens com as respectivas melhorias serão devolvidos aos proprietários.

O operador do aeroporto poderá remover qualquer objeto deixado na área aeroportuária que estejam causando inconvenientes à operação. Se pertencer a alguma massa falida, a remoção poderá ser feita com comunicação ao juízo da falência. As despesas com a remoção deverão ser reembolsadas pelo proprietário ou pela massa falida (créditos extraconcursais).

Nesse sentido, os aeroportos, conforme o CBAer, compreendem todas as áreas destinadas: à sua própria administração; ao pouso, decolagem, manobra e estacionamento de aeronaves; aos prestadores de serviços aéreos; aos concessionários ou permissionários dos serviços aéreos;

ao terminal de carga aérea; aos órgãos públicos que, por disposição legal, devam funcionar nos aeroportos internacionais; ao público usuário e estacionamento de seus veículos; aos serviços auxiliares do aeroporto ou do público usuário; e, ao comércio apropriado para aeroporto.

Conquanto equiparados a bens da União, a utilização das mencionadas áreas pelo prestadores de serviço aéreos ou de serviço auxiliares não se sujeitam a concorrência pública, ou seja, é inexigível procedimento licitatório. Esse uso será conferido mediante Termo de Utilização ou de Cessão. Essas áreas poderão ser cedidas para realização de benfeitorias permanentes se o operador ou a União julgar conveniente, se o prazo de utilização permitir amortização do capital empregado e se o operador puder, quando necessitar, retomar o bem, mediante indenização do capital não amortizado. As benfeitorias serão incorporadas ao imóvel. [52]

Fechado sobre o patrimônio, a legislação sobre locação de imóveis urbanos não se aplica à áreas aeroportuárias.

Com efeito, o CBAer institui o que pode ser considerado uma servidão legal a todos os imóveis localizados próximos a aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea.

Nesse sentido, todo aeródromo e todo auxílio à navegação deverão estar adequados aos seguintes documentos, especificados e aprovados pela autoridade aeronáutica ou pelo Presidente da República, à cada caso: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos; Plano de Zoneamento de Ruído; Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos; e, Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea. Ademais destes, cada aeródromo poderá ter planos específicos, observando o prescrito nos planos acima.

As restrições impostas pelos planos aplicam-se a bens públicos e privados e o titular da propriedade ou do uso do será responsável por instalar qualquer equipamento exigido pelos planos para o seu bem.

A autoridade aeronáutica poderá impedir qualquer construção ou obra que viole os limites estabelecidos pelos Planos. Poderá, sem indenizar, exigir que obstáculos, construídos após a publicação dos planos, sejam demolidos. Mediante indenização poderá exigir a demolição de obstáculos construídos antes da publicação dos planos.

[52] PACHECO, José da Silva. Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1990.

7.2. Sistema de Proteção ao Voo

Com efeito, o sistema de proteção ao voo é composto por vários elementos com a finalidade de manter a segurança e eficiência do fluxo no espaço aéreo. Esse sistema abrange o controle de tráfego, telecomunicações, meteorologia, cartografia, algumas atividades de supervisão e fiscalização. Mas, para facilitação do estudo ao Direito Aeronáutico, ganha destaque o serviço de coordenação de busca, assistência e salvamento.

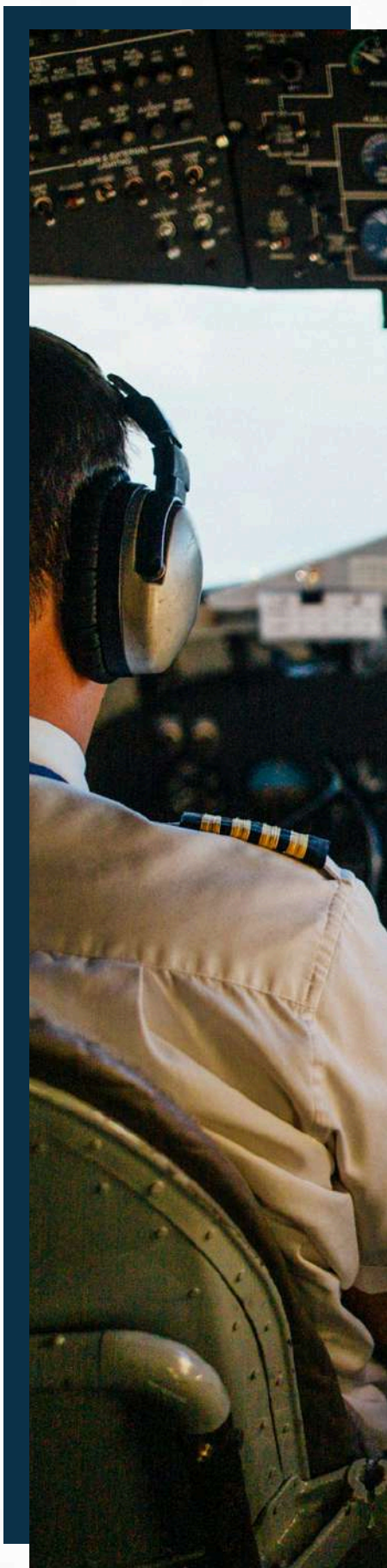
Nesse sentido, todo comandante de aeronaves e de navios (quando a situação for consequência de queda ou avaria de aeronave) têm a obrigação de prestar assistência a quem tiver em perigo, em terra, no mar ou no ar, desde que isso não implique em risco para a própria aeronave ou pessoas. Sobre as aeronaves, todas em voo ou pronta para partir têm obrigação de prestar socorro.

Não pense que essa assistência consiste em uma praticar uma sena de filme ou alguma atividade excepcional. Uma simples informação, sobre, por exemplo, a possibilidade de ter visto alguma coisa relevante, é um ato de assistência.

Nesse contexto de busca e salvamento, um instituto de Direito Administrativo meio esquecido ganha relevância. Refiro a requisição administrativa realizada, no texto do CBAer, pelo Ministério da Aeronáutica que poderá atribuir a qualquer aeronave uma missão específica na busca e salvamento. Esse instituto, na minha opinião é a requisição administrativa e, conquanto o CBAer mencione apenas o Ministério da Aeronáutica, todos os órgãos envolvidos podem requisitar aeronave em voo ou pronta para o voo.

Nesse tocante, o CBAer proíbe que esse instituto seja utilizado caso a atividade necessária tiver sido realizada por outra aeronave. Tal fato pode/deve ser alegado pelo próprio requisitado.





Como efeito, ao comandante cabe a última decisão sobre prestar ou não o socorro, dessa forma, o Art. 56 do CBAer afirma que se a decisão de não prestar o socorro for do Comandante, o proprietário e ou explorador estarão isentos de responsabilidade. Porém, poderão ser responsabilizados se tomarem a decisão negativa de socorro. Tal responsabilidade poderá, inclusive, ter repercussões penais, na forma da lei.

Esse serviço prestado, em regra, dará direito a remuneração considerando o êxito, os esforços, os riscos, o mérito, o perigo passado pela aeronave, o tempo e as despesas, isso em primeiro plano. Em segundo plano, o valor das coisas recuperadas (Art. 57).

Contudo, não haverá remuneração houver recusa em prestar o socorro, se este não for útil ou se for realizado por aeronave pública. Nesse contexto, a pessoa que, por imprudência, negligência ou transgressão, provocar desnecessariamente o acionamento do sistema de busca e salvamento deverá obrigatoriamente indenizar a União pelas despesas do acionamento indevido, ainda que não tenha existido perigo de vida ou solicitação de socorro. Em contrapartida, se a assistência for prestada de forma útil, salvando ou concorrendo para o salvamento, aquele prestou terá direito a remuneração correspondente. Adicionalmente, ao proprietário ou explorador caberá a indenização a quem prestar a passageiro ou tripulante de sua aeronave (Art. 58, 59 e 60).

Ainda nesse contexto da remuneração, se o socorro for prestado por vários meios ou pessoas distintas, a remuneração será fixada pelo juiz, desde que requeiram o rateio no prazo de 6 (seis) meses, findo este, o rateio será efetivado. Quem deixar transcorrer esse prazo sem tomar medidas para buscar os valores que lhe cabem, somete poderá participar do rateio sobre o valor ainda não rateado (Art. 61).

Essa remuneração, conforme a dicção do CBAer, não poderá exceder o valor dos bens recuperados. (Art. 62).

Caso a aeronave tenha sido usada sem consentimento do explorador ou proprietário, a remuneração será obrigatória e estes responderão solidariamente (junto com a União, na condição de titular do sistema de busca e salvamento) pela remuneração caso tenham agido com negligência (Art. 63).

Há casos nos quais a remuneração poderá ser total ou parcialmente suprimida. Isso acontecerá se os solicitantes/reclamantes concorreram para agravar a situação do bens a serem socorridos e/ou se furtaram ou foram cúmplices de atos de furto, extravio ou de algum tipo de fraude envolvendo os bens resgatados. (Art. 64)

Ademais, sobre o sistema de busca e salvamento, proprietário ou explorador da aeronave que socorreu outrem ou algum bem poderá reter a carga resgatada até o pagamento de remuneração que lhe é devida em decorrência da assistência ou salvamento. Isso, deve ser acordado com o proprietário e com o a seguradora da carga. (Art. 65) Com isso, fechamos a busca e salvamento como parte do sistema de proteção ao voo e passamos a tratar do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB).

7.3. Sistema do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB)

Com efeito, o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) poderia ser comparado a matrícula do seu imóvel e a ANAC ao Cartório de registro de imóveis da sua região. Esse sistema passou por recente modificação introduzida pela Medida Provisória 1.089 de 2021, conhecida como MP do voo simples, que tornou o CBAer bem mais simples com relação a esse particular e deu maior autonomia para a ANAC regular os requisitos, procedimentos e a forma de funcionamento. Nesse sentido, os registros devem ser solicitados pelo usuário, que deve apresentar os documentos exigidos e pagar a taxa devida.

O RAB é único e centralizado, contendo registros públicos. Tem as seguintes competências (art. 72): emitir os certificados (matrícula, aeronavegabilidade e nacionalidade de aeronaves brasileiras), reconhecer a propriedade e direitos reais de gozo e garantia, assegurar autenticidade e conservação dos registros, proceder às anotações de usos e práticas aeronáuticas lícitas (na forma do regulamento da ANAC), matricular de aeronaves por ocasião do registro no Brasil e atribuir as marcas de nacionalidade e matrícula.

Além disso, compete ao RAB inscrever os documentos de domínio, direitos reais, abandono, perda ou extinção e alteração essencial referentes a aeronaves brasileiras.

Nesse contexto, a norma determina que a matrícula da aeronave no RAB é o ato que confere a nacionalidade brasileira a aeronave, porém, isso não prejudica outros atos jurídicos já realizados.

7.4. Outros Sistemas insculpidos no Código Brasileiro de Aeronáutica

Com efeito, o CBAer é bem sucinto quanto a Indústria Aeronáutica (Art. 101). Apenas determina que é formada pelas empresas de fabricação, revisão, reparo e manutenção de produtos aeronáuticos ou relacionados com a proteção ao voo. Determinar também a Indústria Aeronáutica depende de registro e homologação, conforme os artigos 66 a 71 do Código.

Vale um parêntese para destacar que o termo homologação vem sendo substituído pelo termo certificação. Tal substituição é atribuída a uma precisão técnica no uso e por uma questão responsabilidade, que a certificação, diferentemente da homologação, exige a autoridade certificadora.

Nesse contexto, a ANAC poderá, mediante a satisfação dos requisitos regulamentares, emitir a certificação ou, de homologação, de tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos. Esse procedimento de homologação poderá ser requerido por qualquer interessado.

A homologação de tipo é passo necessário antes da obtenção do certificado de aeronavegabilidade, salvo em se tratando de certificado de aeronavegabilidade especial, certificado concedido, por exemplo, para realização de ensaios em voos de aeronaves.

Tais exigências também são aplicáveis a produtos aeronáuticos importados, conforme regulamentação da ANAC. Esse trecho da norma foi modificado pela MP do Voo Simples (Art. 68).

Os fabricantes de produtos aeronáuticos também estão sujeitos a homologação pela ANAC, para isso, devem garantir que o sistema de fabricação adotado assegure que todo o processo de fabricação estará em conformidade com o projeto aprovado (Art. 69).

Da mesma forma, as empresas de manutenção aeronáutica, destinadas serviços de revisão, reparo e manutenção em aeronaves e em partes destas, especialmente motores e hélices, devem ser homologadas pela ANAC. Essa exigência também se aplica a operadores aéreos que desejam realizar manutenção em aeronaves e produtos.



Esse mesmo artigo determinar que, havendo irregularidade na manutenção da aeronave, o certificado de aeronavegabilidade será cancelado (Art. 70). Note que há uma infinidade de irregularidades que podem ser identificadas na manutenção aeronáutica. Desde uma simples falha no apontamento da manutenção realizada no diário de bordo até a aplicação de partes não-homologadas, manutenção realizada por oficina sem certificação, manutenção apontada e não realizada, dentre outras. Por esse motivo, é importante que o operador e proprietário estejam sempre atentos às organizações na quais realiza a manutenção da sua aeronave.

Adicionalmente, o CBAer afirma que os certificados de homologação poderão ser emendados, modificados, suspensos ou cassados para preservar a segurança de voo e interesse público. Não sendo o caso de uma emergência (situação que põe a segurança operacional ou o interesse público em risco imediato), o responsável ou o proprietário, ou interessado, será notificado para sanar a irregularidade, no prazo dado pela Autoridade Aeronáutica (Art. 71).

Neste ponto, chegamos a uma parte fundamental: a definição de aeronave, sem a qual seria impossível delimitar o próprio Direito Aeronáutico. Segundo o Art. 106: "Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas."

Além disso, o conceito de aeronave tem sua importância para, por exemplo, fixar as competências para julgamento e processamento de ações, para definir quais regulamentos são ou não aplicáveis.

Dessa forma, o citado artigo define que aeronave deve ser manobrável e apto a transportar pessoas ou coisas. Se fossem apenas esses dois os elementos do conceito, estaríamos sob uma grande quantidade de objetos que poderiam ser considerados aeronaves. Se esse fosse o conceito, balões, dirigíveis, até mesmo brinquedos e os balões de São João poderiam ser tidos como aeronave.

Contudo, acertadamente, o CBAer adiciona o elemento: mediante reações aerodinâmicas. Esse elemento torna a definição precisa e exclui os exemplos acima do conceito. Assim, são tidos como aeronaves: aviões, helicópteros, drones, eVTOL, dentre outros. Por quê? Todos esses objetos são manobráveis, transportam pessoas ou coisas e sustentam-se no ar mediante as reações aerodinâmicas entre as asas ou pás e o ar. Em outros termos, são mais pesados que o ar e, mesmo assim, são capazes de voar.

Aplicando esses conceitos o Superior Tribunal de Justiça já decidiu conflitos de competência. Tal precedente será comentado com mais detalhes no curso. [53] Essa conceituação corresponde aos aeródinos dos manuais técnicos da aviação, ou seja, os aparelhos mais pesados que o ar.

Com efeito, as aeronaves, conforme o código, tem natureza jurídica de bem móvel registrável (a obrigatoriedade de registro pode ser excepcionada pela autoridade aeronáutica) para fins de nacionalidade, matrícula, aeronavegabilidade, transferência entre vivos, hipoteca, publicidade e cadastramento geral (Art. 106) E em caso de morte? Entendo que o RAB deverá receber e transferir a propriedade da aeronave segundo formal de partilha.

Com efeito (Art. 107), as aeronaves podem ser civis (públicas e privadas) e militares. As militares são as integrantes das Forças Armadas ou requisitadas para missões militares. As privadas são todas as outras. São públicas as civis utilizadas operadas pelo Poder Público, inclusive as requisitadas. As demais são privadas. Vale destacar que as aeronaves militares não se submetem, em regra, ao CBAer.

Com efeito, a nacionalidade da aeronave é definida pelo Estado na qual esteja a matrícula (Art. 108), esta pode ser transferida (efetuada em novo Estado) de Estado mediante procedimento próprio, comprovando o consentimento do titular anterior (mandado específico, cláusula contratual ou documento específico) para transferência de explorador e/ou, para transferência de propriedade, mediante comprovação da transferência da propriedade (Art. 110).

Há casos nos quais a matrícula será provisória. A feita pelo explorador, usuário, arrendatário, promitente-comprador ou pelo possuidor que tenha o consentimento expresso do proprietário. E quando o vendedor reserva a propriedade da aeronave até o pagamento total ou até que se efetive a condição suspensiva ou resolutiva, consentindo expressamente que o comprador faça a matrícula (Art. 111).

[53] CC 143.400/SP, Rel. Ministro RIBEIRO DANTAS, TERCEIRA SEÇÃO, julgado em 24/04/2019, DJe 15/05/2019

Tendo o contrato condição resolutiva, a matrícula será cancelada; sendo uma condição suspensiva, uma vez realizada irá autorizar a matrícula definitiva. Se a venda for realizada a prazo e o vendedor não reservar, para si, a propriedade, a matrícula será definitiva. Qual a diferença?

Nesse contexto, serão atribuídas as marcas de matrícula e de nacionalidade da aeronave podem ser cancelados a pedido, desde que não haja proibição legal, quando ocorrer abandono ou perecimento da aeronave ou de ofício, pela ANAC, quando a aeronave for matriculada em outro país (Art. 112).

Ainda sobre as aeronaves, (art. 114) o voo destas está condicionado à prévia expedição do certificado de aeronavegabilidade, com a validade e as condições estipuladas no próprio certificado. O procedimento de certificação é o estabelecido no próprio regulamento e os certificados estrangeiros que atendam aos requisitos brasileiros e atendam às condições aceitas internacionalmente poderão ser convalidados no Brasil.

7.5. Propriedade e Exploração da Aeronave

Especificamente sobre aeronaves, diferente de outros bens, a propriedade da aeronave pode ser adquirida também pode ser obtida pela construção, fato relativamente comum em algumas nações. Mas também pode ser adquirida por usucapião, no caso, de bem móvel, e com as implicações ordinárias da usucapião. Os incisos seguintes, do Art. 115, também descrevem como forma de aquisição da propriedade o direito hereditário (herança, meação e legado), a transferência legal (artigos 145 e 190) e a inscrição do título de transferência do RAB, vista a competência do registro para praticar e publicizar atos dessa espécie.

Nesse sentido, a norma brasileira também estabelece uma presunção relativa, pois, pode ser excepcionada por cláusulas contratuais, de que as transações sobre aeronaves compreendem os motores, equipamentos e instalações internas.

Adicionalmente, os atos de transferência de propriedade de aeronaves, praticado entre vivos, não transferem o domínio, ou passe direta, da aeronave no momentos da celebração, transferem após o registro no RAB. Em outros termos, os atos praticados com a aeronave entre a data da celebração do contrato e do registro deste no RAB, podem ser considerados como atos vendedor.

Em contrapartida, conforme o Art. 120, a propriedade da aeronave pode ser perdida pela venda da aeronave, pela renúncia ao direito de propriedade, pelas destruição ou perecimento da aeronave, por outras causas extintivas da propriedade previstas em lei e pela desapropriação.

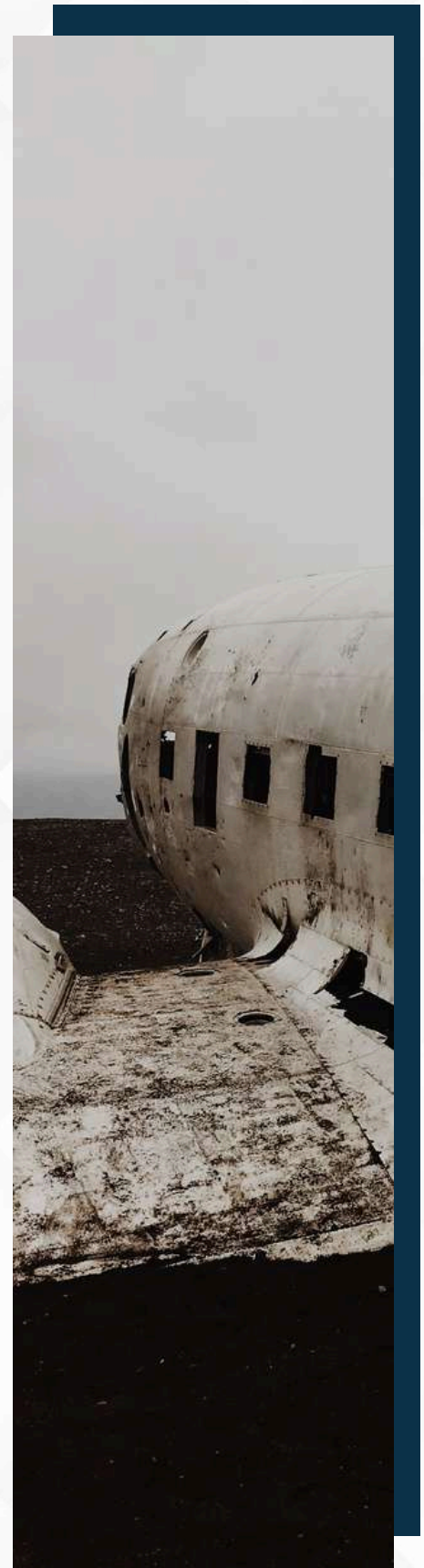
Sobre esse último, entendo que deve seguir o estatuído pelo Decreto-lei nº 3.365, de 1941, que estabelece o procedimento e os requisitos para desapropriação pelo poder público.

Nesse contexto, o CBAer define que abandono de aeronave é quando não for possível determinar a origem legítima da aeronave ou de suas partes ou, ainda, quando o legítimo proprietário manifestar-se no sentido que irá abandoná-la. Esse segundo caso seria possível, por exemplo, quando o custo de alguma manutenção supera o valor de mercado da aeronave, assim, existe a possibilidade de o proprietário abandoná-la.

O perecimento é definido como a impossibilidade de recuperação da aeronave ou após o transcurso de mais de 180 (cento e oitenta) dias da última notícia oficial. Mas o exemplo anterior, quando o custo de reparo supera o valor de mercado, não seria um caso de perecimento? Entendo que não, pois, no caso anterior a estrutura da aeronave não está comprometida pela ocorrência de um acidente. Diferente, assim, do perecimento que se origina de um fato (acidente) que impossibilita a recuperação da aeronave.

Note que o perecimento nem sempre está vinculado ao valor do reparo, mas pode vir de questões regulamentares que podem proibir a reparação de certos tipos de danos à aeronave, por questões de projeto de engenharia que inviabilizem o reparo de forma segura.

Nesses casos (perecimento e abandono), a matrícula da aeronave será cancelada, de ofício, pela autoridade aeronáutica. Assim, diante desse cancelamento a aeronave deixa de cumprir os requisitos de aeronavegabilidade e, no mundo jurídico, deixa de existir.



As aeronaves, podem ser objeto de direitos reais de propriedade, inclusive a hipoteca. Nesse sentido, os contratos de hipoteca podem ser inscritos no RAB. Além desse contrato, os projetos de construção de aeronaves, quando construída pelo próprio fabricante, e os contratos de construção, no interesse de quem contratou a construção à terceiros, também podem ser registrados no RAB (Art. 118).

Essa redação é uma atualização, trazida pela já mencionada Lei do voo simples. Entendo que visa trazer segurança para fabricantes, proprietários e financiadores de projetos e fabricação de aeronaves. Vez que o projeto ou o contrato de construção de aeronaves está registrado no RAB, isso impede, ou dificulta, que um construtor, por exemplo, se aproprie da aeronave construída para terceiro e registre-a em seu próprio nome.

Como já mencionado, as aeronaves podem ser objeto de direito real. Nesse sentido, o CBAer (Art. 121) determina que esses contratos – de constituição de direito real sobre aeronaves e os de transferência de propriedade podem ser celebrados por instrumento público ou privado. Esse artigo remete os instrumentos celebrados no exterior com esse propósito ao Art. 73, III, contudo, esse artigo fora revogado pela Lei do Voo Simples, dessa forma, a autoridade aeronáutica deverá estabelecer os requisitos específicos para registro e validade dos instrumentos internacionais de constituição de direito real e transferência de propriedade celebrados no exterior.

Para fechar esse capítulo, outro conceito importante é o de exploração e de explorador de aeronave. Nesse sentido (art. 122), a exploração da aeronave, em última análise, é usá-la. Quem tem a responsabilidade pelo uso da aeronave é o explorador. Porém, especificando, o CBAer define que a exploração da aeronave se dá quando uma pessoa física ou jurídica, por conta própria, utiliza a aeronave com ou sem fins lucrativos. Ou seja, independentemente de ser proprietária, uma pessoa que assume a responsabilidade pelo uso de uma aeronave é exploradora.



Sendo ainda mais específica, o art. 123 define que são exploradoras as pessoas física e jurídicas prestadoras de serviço aéreo, o proprietário da aeronave que a utiliza para fins particulares, quem a usa, diretamente ou por meio de prepostos também para fins particulares, o fretador e o arrendador que assumem a condução ou responsabilidade sobre a tripulação e sobre a parte técnica (manutenção, abastecimento, fiscalização, dentre outros) também é considerado como operador.

Contudo, você não será considerado operador da aeronave se realizou, por exemplo, o fretamento de uma aeronave para te levar do ponto A ao ponto B, pagou, embarcou e chegou ao seu destino. Isso, pelo já exposto, não inclui a responsabilidade pela operação da aeronave, assim, você será mero passageiro.

Com efeito, vez que o explorador esteja identificado e inscrito no RAB, mediante qualquer modalidade de contrato de utilização, toda a responsabilidade inerente a operação será do explorador e não do proprietário (Art. 124). Não havendo registro, o proprietário será presumido explorador e, embora seja provado que não explorava a aeronave, será aplicada a solidariedade entre proprietário e explorador.

Ou seja, havendo um contrato de uso, sem registro, e na vigência deste a aeronave se acidenta, tanto proprietário como explorador serão solidariamente responsáveis. Dito isso, fechamos essa parte do nosso curso que reúne o cerne das normas do Código Brasileiro de Aeronáutica.

8.

SISTEMA REGULATÓRIO DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA

Neste capítulo, nos deteremos na análise de alguns dos principais Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBACs). Esses são os instrumentos regulatórios utilizados pela autoridade aeronáutica brasileira, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), para detalhar e aplicar as normas do setor. Apresentaremos os regulamentos em seções distintas para facilitar a consulta e o entendimento de cada um.

8.1. RBAC 11: Regras para Petições e Isenções

Começamos pelo que pode ser considerado um dos mais importantes para quem pretende atuar em favor de prestadores de serviço aéreos e auxiliares: RBAC 11. Essa norma está na terceira emenda, vigente desde o dia 1 de abril de 2022. [54]

Esse RBAC estabelece regras para: solicitação de emissão e alteração de regras ou requisitos das resoluções da ANAC e dos RBACs; solicitação para concessão de isenções e equiparação dos níveis de segurança ligados às resoluções da ANAC e dos RBACs.

O pedido de alteração de regra estabelecida pela ANAC pode ser elaborado por qualquer pessoa física ou jurídica. Essa solicitação deve identificar os solicitantes, deve identificar os atos e dispositivos a serem alterados, deve conter o texto proposto para alteração ou emissão de regra, e os argumentos que fundamentam a solicitação e a demonstração de interesse público na solicitação.

Nesse sentido, o RBAC 11 também admite que interessados, empresas, proponham a isenção do cumprimento de requisito estabelecido pela ANAC. A solicitação e a concessão da isenção de cumprimento podem ser temporárias ou permanentes.

Para solicitar a isenção, o pedido deve ser apresentado em até 120 (cento e vinte) dias antes da data proposta para efetivação da mudança que se pretende realizar. Salvo comprovada inviabilidade, esse prazo é mandatório.

[54] ANAC (Brasil). Regras Gerais para petição de emissão, alteração, revogação e isenção de cumprimento de regra. RBAC 11 EMD 03. [S. l.], 24 mar. 2021. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac-rbac-011/@display-file/arquivo_norma/RBAC11EMD03.pdf. Acesso em: 28 abr. 2022.

O pedido deverá identificar o solicitante, identificação completa dos requisitos sobre os quais o interessado solicita a isenção, explanação sobre a natureza da isenção solicitada e a extensão desta, deve identificar cada aeronave ou pessoa que será beneficiada pela isenção.

Adicionalmente, deverá conter razões que comprovem que a isenção não afeta negativamente a segurança operacional ou se afetar esta, que atende ao interesse público em um nível de segurança operacional aceitável. As razões, se aplicável, devem comprovar que a isenção não irá impactar negativamente a proteção ambiental ou que atende ao interesse público mantendo a proteção ambiental em um nível aceitável.

O interessado que obter isenção temporária, deverá comprovar a adequação à norma antes de esgotado o prazo de isenção.

A terceira parte do RBAC 11 estabelece o procedimento para solicitar o reconhecimento de nível equivalente de segurança quanto ao cumprimento de requisitos estabelecidos pela ANAC. Essa solicitação pode em qualquer procedimento perante a ANAC, salvo à fiscalização e à aplicação de providências administrativa.

O reconhecimento de nível equivalente de segurança é aplicado quando o interessado não cumpre integralmente uma norma, mas adota outras medidas capazes de compensar a isenção ao cumprimento da norma e, com isso, mantém o mesmo nível de segurança operacional.

A solicitação deve conter a identificação completa do interessado; identificação completa dos requisitos sobre os quais busca a equiparação dos níveis de segurança; a natureza e a extensão do nível de segurança que pretende obter; a identificação das pessoas e/ou equipamentos favorecidos; e as razões que comprovam que o procedimento, projeto ou equipamento pretendido mantém o nível de segurança ou ambiental no nível que se quer obter, ou seja, no nível que o cumprimento integral da norma proporcionaria.

Em todas as três espécies instituídas pelo RBAC 11, a solicitação poderá ser submetida a consulta pública ou outras formas de participação popular. Sendo rejeitada, o interessado poderá, em até 30 (trinta) dias, apresentar pedido de reconsideração apresentando fatos novos. O processamento das solicitações será processado em conformidade com a Instrução Normativa da ANAC.



8.2. RBAC 129: Operação de Empresas Aéreas Estrangeiras

Com efeito, passaremos a estudar o RBAC 129 [55], que trata da operação de empresas aéreas estrangeiras em transporte aéreo público no Brasil. Talvez não tão utilizado por profissionais jurídicos, porém se adequa muito bem ao contexto desse curso.

Nesse sentido, o RBAC 129 se aplica a todas as empresas estrangeiras autorizada a operar no transporte público entre o Brasil e outros países. Todas essas empresas em operações regulares devem operar seguindo as Especificações Operativas aprovadas pela ANAC, esse documento deve informar os aeroportos a serem utilizados e as rotas e procedimentos a serem adotados. O requerimento para emissão ou alteração nas Especificações Operativas deve ser protocolado 30(trinta) dias antes da operação e, não alcançando, mais de 60 (sessenta) dias o Índice de Utilização e Frequência, deverá solicitar a atualização das Especificações Operativas (EO). A empresas que pretendem operar voos não-regulares também devem observar as EO.

Por ululante, nenhuma empresa estrangeira poderá operar no Brasil se aeronave não tiver Certificados de Aeronavegabilidade e de Matrícula válidos pelo país do operador e de registro da aeronave, além de deter as marcas de nacionalidade. Pode ser autorizada a operação de uma aeronave matriculada em um Estado e operada por empresa de outro Estado (ambos membros da ICAO) por meio arrendamento, de fretamento, de intercâmbio ou similar se o Estado de matrícula transferir para o outro deveres e funções no tocante a aeronave.

Todas essas empresas devem conduzir as operações dentro dos parâmetros de certificação e operação aprovadas pelo Estado de fabricação da aeronave. Essas empresas devem encaminhar à ANAC os documentos sobre as modalidades de intercâmbio de aeronaves utilizadas no voos para o Brasil, ou seja, devem ser encaminhados a ANAC documentos sobre leasing, arrendamento, fretamento, dentre outras formas de intercâmbio.

[55] ANAC (Brasil). Operação De Empresas Estrangeiras Que Têm Por Objetivo O Transporte Aéreo Público No Brasil (Operations Of Foreign Air Carriers Within Brazil Engaged In Common Carriage). RBAC 129 EMD 01. [S. l.], 31 ago. 2018. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-129/@@display-file/arquivo_norma/RBAC129EMD01.pdf. Acesso em: 28 abr. 2022.



Ainda sobre o RBAC 129, há determinação que obriga a todas as empresas aéreas estrangeiras a cumprir o plano de manutenção das aeronaves aprovado pelas autoridades competentes. Da mesma forma, todos os equipamentos mínimos devem estar operacionais.

Os tripulantes devem estar devidamente registrados e com certificados válidos emitidos pelos país de registro da aeronave. Adentrado a aspectos mais técnicos, o RBAC 129 determina que para operações por instrumentos é necessário que facilidades de navegação por instrumento estejam operacionais, que a aeronave esteja equipada com um receptor ILS e com um receptor que emita alertas visuais e audíveis, sob obvio esses equipamentos devem ser adequados e certificados. Nesse sentido, para operar acima da camada ne nuvens a aeronave precisa estar equipada com vários outros equipamentos de navegação e deve possuir combustível extra, além de outras exigências da norma.

Adicionalmente, a aeronave deve possuir sistemas anticolisão. Quando tiver capacidade de decolagem superior a 33.000lbs deve possuir transponder tipo S ou versão mais moderna e com o sistema TCASII, além de outras exigências.

Com efeito, os pilotos devem estar familiarizados com regras de tráfego aéreo brasileira, com o controle de tráfego e com os outros procedimentos brasileiros. Tais exigências devem ser asseguradas pela empresa aérea.

Por óbvio, todas as aeronaves devem atender aos procedimentos previstos pela ANAC e devem realizar o primeiro pouso e a última decolagem de aeroporto internacional. Sendo voo não-regular, o operador deverá, no primeiro aeroporto, responsabilizar-se formalmente como preposto do operador ou proprietário pelos custos das operações no Brasil.

Essas aeronaves não poderão operar sem um gravador de dados de voo e de voz da cabine de comando certificados. Também estão sujeitas a inspeções de rampa e devem compartilhar informações no programa de intercâmbio de informações dos quais o Brasil seja parte.

As comunicações serão feitas em língua inglesa e os tripulantes devem estar regularmente habilitados. Devem observar os cuidados no tocante a interferência ilícita, a proibição do fumo a bordo da aeronave e do transporte de armas.

Essas são as principais normas do RBAC 129, destinado a operadores estrangeiros que têm o objetivo de operar voos para o Brasil.

8.3. RBAC 183: Credenciamento de Pessoas e Empresas

O próximo RBAC interessante para tratarmos é o 183. Este trata sobre o credenciamento de pessoas física e jurídicas. O objetivo do RBAC é reunir todos os requisitos para credenciamento de pessoas para emissão de laudos, pareceres ou relatórios para demonstrar o cumprimento de requisitos no âmbito da ANAC.

Importa observar que o credenciamento está no âmbito da discricionariedade na ANAC, ou seja, não é um direito do requerente, mas é uma prerrogativa da ANAC. Nesse contexto, a ANAC pode credenciar profissionais (pessoa física) para executar exames de saúde periciais, para executar exames de proficiência, para executar exames de pessoal técnico e credenciar profissional qualificado em projeto e em fabricação e qualificado em aeronavegabilidade. Cada um desses profissionais deve elaborar relatório sobre as atividades exercidas.

O credenciamento de pessoa física será realizado mediante requerimento do interessado que deverá apresentar as qualificações e as comprovações. A autorização será concedida pelo titular do órgão competente e especificará quais os tipos de credenciamentos que foram deferidos. A validade será definida na mesma autorização.

O RBAC elenca vários motivos que podem levar ao cancelamento do credenciamento, a saber: pedido da pessoa credenciada, pedido escrito do empregador da pessoa credenciada, em decorrência do término do vínculo com o empregador, por decisão motivada da ANAC ou pela desnecessidade do exercício das funções da pessoa credenciada.

Adentrando as atribuições do profissional credenciado para cada área, tem-se que o credenciado para exames de saúde tem competência para praticar alguns atos relativos emissão ou renovação de um certificado médico aeronáutico (CMA). O credenciado em exames de proficiência, pode praticar atos para atestar a capacidade de o candidato obter ou renovar um certificado de habilitação técnica. O credenciado para exame de pessoal pode atestar a capacidade de o candidato apresenta as condições mínimas necessárias para a emissão ou renovação de certificado (RBAC 65).

O profissional credencia em projeto, poderá avaliar se estruturas, motores, sistemas e equipamentos, radiocomunicação e radionavegação, hélice, ensaios em voo, acústica, software e interiores cumprem os requisitos necessário. O credenciado em fabricação poderá avaliar aeronavegabilidade, protótipos, peças, dentre outros, estão de acordo com os requisitos da ANAC. O credenciado para aeronavegabilidade poderá emitir parecer, laudo e relatório necessários à emissão de certificados de aeronavegabilidade.

Passando ao credenciamento de pessoas jurídicas, o RBAC 183 afirma que o detentor do certificado é a pessoa jurídica e estará autorizada a realizar atividades em determinadas nas áreas de projeto, fabricação, manutenção, aeronavegabilidade, exames de saúde, proficiência linguística e técnica, ou cadastros da aviação civil.

O requerimento para credenciamento de pessoa jurídica deve descrever as atividades para quais requer autorização, as qualificações para exercer as atividades, a estrutura organizacional detalhada e uma proposta de manual de procedimentos que serão aplicados.

O credenciamento será emitido se o requerente cumprir os requisitos e se a ANAC considerar o credenciamento necessário. Qualquer modificação nas atividades relacionadas ao credenciamento deve ser proposta e autorizadas pela ANAC. Com efeito, o detentor do credenciamento somente poderá realizar as atividades listadas no manual de procedimentos, com as respectivas limitações.

Cada pessoa jurídica credenciada deter um ou mais administradores responsáveis pelas atividades ligadas ao credenciamento e pessoal qualificado para cada área de credenciamento.

A aprovação do manual de procedimentos é requisito necessário para aprovação do credenciamento. Esse manual, uma vez aprovado, deve estar disponível a todos da unidade que executa as atividades autorizadas, deve incluir as modificações que o detentor do credenciamento pode fazer no manual, mediante aprovação da ANAC e deve conter: atividades autorizadas e limitações, procedimentos para realização das atividades autorizadas, descrição da estrutura organizacional e das responsabilidades, descrição das instalações onde as atividades serão realizadas, um processo e um procedimento para auditorias internas, descrição das ações requeridas baseadas nas auditorias com as respectivas correções, procedimento de comunicação aos órgãos da ANAC, procedimento para aquisição e atualização de material interpretativo e regulatório para cada atividade autorizada, requisitos para os treinamentos de pessoal, procedimento para arquivamento de registros e apresentação à autoridades, descrição de cada cargo da unidade credenciada com os respectivos conhecimentos e experiências exigidos, procedimento para designar os membros da unidade executiva, procedimentos para realização das atividades de certificação de pessoas e aeronavegabilidade, se for o caso, procedimentos para revisão do manual e, por fim, quaisquer outras informações requeridas pela ANAC.

Caso haja mudança em qualquer condição que possa afetar a qualificação ou a capacidade de execução das atividades credenciadas, a pessoa jurídica não poderá exercê-las até que a ANAC seja notificada e autorize a mudança.

Ao emitir documento para certificados ou aprovações, a unidade executiva deve manter contato com a ANAC para assegurar as exigências adicionais impostas foram atendidas.



A pessoa jurídica detentora do credenciamento é responsável por cumprir os procedimentos previstos no manual, por conferir autoridade suficiente aos membros da unidade para exercer as atividades, assegurar as atividades dos membros da unidade executiva sejam livres de pressão e de interferência de outras áreas da organização, por cooperar com as atividades de supervisão da ANAC e por notificar a ANAC, em até 2 (dois) dias úteis, qualquer modificação que afete a capacidade de cumprir com os regulamentos do credenciamento.

A ANAC pode inspecionar, a qualquer momento, as instalações, os produtos, os componentes, procedimentos, e registros de pessoas associadas às atividades autorizadas ou requeridas pela pessoa jurídica.

Com efeito, cada pessoa jurídica detentora de credenciamento deve assegurar a validade dos seguintes registros: requerimentos e informações exigidos para obter certificado ou aprovação e os dados das avaliações feitas pela unidade executiva, uma lista com todos os itens sobre os quais a credenciada atuou, nomes e atribuições de cada membro da unidade, um cópia do manual de procedimentos com histórico de atualizações, registros dos treinamentos da equipe da unidade, qualquer outro registro exigido pelo manual de procedimentos do credenciado.

Por 5 (cinco) anos devem ser arquivados os registros de cada auditoria com as correspondentes correções e registro de qualquer dificuldade em realizar os serviços para os quais está credenciada.

Para arquivamento de todos esses registros, o credenciado deve assegurar que estejam disponíveis para inspeção da ANAC e garantir que sejam entregues a ANAC após desistência ou cancelamento do credenciamento.

Por fim, o credenciado está obrigado a elaborar e a entregar a ANAC qualquer relatório por esta solicitado no exercício da supervisão das atividades do credenciamento.

Sobre os requisitos de aeronavegabilidade continuada, o RBAC 183 afirma que para certificação ou aprovação pela ANAC com base em ato do credenciado, este deve (1) monitorar as dificuldades em serviços reportadas, (2) notificar a ANAC de que identificou alguma condição insegura por parte da ANAC e que algum item sob seu credenciamento não atende aos requisitos de aeronavegabilidade, (3) investigar qualquer condição insegura identificada ou de possível inconformidade com os requisitos de aeronavegabilidade e (4) submeter à ANAC as informações necessárias para implementação das correções.

Para os credenciados para realizar atos sobre exames de saúde e proficiência linguística, o deve fazê-lo conforme os RBAC nº 67 e RBAC nº 61 e com as demais normas da ANAC.

Com efeito, a menos que seja cancelado, o credenciamento é válido até a data definida no credenciamento. Este é intransferível e pode ser cancelado ou suspenso, pela ANAC, pelos seguintes motivos: requerimento escrito pelo credenciado, baixa qualidade no desempenho das atividades ou se deixar de atender as qualificações requeridas e se a ANAC considerar que o credenciamento não é mais necessário.

Na subparte E, o RBAC 183 trata do credenciamento de associações aerodesportivas. Essas associações poderão ser credenciadas para ministrar instrução prática de voo, realizar exames de saúde de 4ª classe, aplicar exames teóricos e práticos para pilotos aerodesportivos, piloto de planador ou de balão livre, conforme o RBAC 103, e para efetuar o cadastro junto a ANAC dos aerodesportistas (praticantes de atividades regidas pelo RBAC 103) e das aeronaves regidos pela RBAC 103.

Note que o disposto na subparte E não se aplica aos instrutores e examinadores credenciados com vínculo às escolas de aviação civil e aos aeroclubes, nem aos médicos ou clínicas médicas credenciadas segundo o RBAC nº 67. O Superintendente de Padrões Operacionais é o competente para expedir os atos administrativos relativos a subparte E.

São requisitos para se credenciar junto a ANAC: reunir, no mínimo, 500 sócios ativos, com exceção dos praticantes de balonismo e voo a vela em planadores e motoplanadores, que poderão reunir, no mínimo, 100 sócios ativos. Ser constituída a, no mínimo, 5 (cinco) anos e a diretoria técnica ter ao menos uma pessoa experiência mínima comprovada de 10 (dez) anos de prática da atividade em cada modalidade abarcada pela associação.

Deve ter uma sede, um estatuto com a abrangência geográfica, modalidades praticadas e requisitos para associação e ter um site linkado a página de aerodesportos do portal da ANAC e do DECEA. Deve apresentar um regulamento e um manual de procedimentos.

Atendidos todos os requisitos, a ANAC publicará uma portaria com os requisitos e limitações do credenciamento. Relatório de todas as atividades relacionadas ao credenciamento deverão ser apresentados a ANAC. O nome, código e número da portaria de credenciamento e as prerrogativas e limitações da associação estarão disponíveis no site da ANAC para consulta por todos os interessados.

A associação credenciada poderá utilizar examinadores para aplicar os exames requeridos pela ANAC, mas aqueles somente poderão ser utilizados se preencherem aos seguintes requisitos: ser brasileiro nato ou naturalizado, possuir o Certificado Médico Aeronáutico adequado a cada habilidade que pretende examinar e possuir as licenças adequadas à instrução que ministrara, exame que aplicará e não ter sofrido nenhuma sanção administrativa fundado no CBAer nos últimos 5 (cinco) anos, contados da data de solicitação.

É vedado que a credenciada exerça atividades durante a suspensão do credenciamento, em desacordo com o credenciamento ou com abuso de poder econômico que impeça o acesso ao desporto.

A associação é responsável pela validade dos CMAs e das habilitações dos instrutores e examinadores a ela vinculados. Também deve impedir que profissionais pratiquem as atividades com estes documentos vencidos ou suspensos. As prerrogativas das associações credenciadas são indelegáveis e o pagamento das eventuais remunerações estão sob total responsabilidade da associação, ou seja, a relação é entre o particular e a associação.

Com efeito, a ANAC irá considerar nulo qualquer ato praticado pela credenciada em desconformidade com os regulamentos ou com a portaria de credenciamento.

A credenciada deverá notificar a ANAC os resultados dos exames que aplicar. Deverá manter em arquivo, até que o descarte seja autorizado pela ANAC, a Ficha de Avaliação de Piloto e fornecê-la caso solicitado pela ANAC.

Todas as atividades realizadas pela associação serão fiscalizadas pela ANAC, com incluindo o acesso ao servidores da ANAC a todas as fases dos exames e aos documentos relacionados.

Havendo indisponibilidade de pessoa ou de algum meio para viabilizar a fiscalização, a associação, após notificada pela ANAC deverá apresentar uma proposta de agendamento da fiscalização em até 15 (quinze) dias.

A associação poderá ser descredenciada por solicitação formal ou por decisão motivada da ANAC. Esse descredenciamento não interrompe ou suspende eventual processo sancionatório em curso contra a associação.

A associação será notificada para apresentar medidas de apuração e, sendo o caso, de punição a qualquer envolvido nos seguintes atos: aplicar exames ou realizar cadastro fora dos critérios da ANAC, tratar o público ou servidores com grosseria ou descaso, deixar de notificar a ANAC sobre o resultado de exames no prazo, deixar de reter cópia legível da Ficha de Avaliação de Piloto assinada pelo examinando ou com a justificativa da falta ou negar encaminhar esse documento para a ANAC, deixar, sem justificativa técnica, de prestar os serviços para os quais está credenciada ou cobrar valor desproporcional para presta-los.



Caso seja identificada qualquer participação da associação nesses atos ilícitos, o credenciamento será suspenso até que sejam adotadas as medidas necessárias, qual seja, o afastamento dos responsáveis. Caso opte por não afastar as mencionadas pessoas, a associação poderá ser descredenciada se: houver reincidência, exercer as atividades durante a suspensão do credenciamento, delegar suas atribuições a terceiros, valer-se da função para tentar obter vantagens, permitir que os examinando utilizem de métodos ilícitos para a aprovação nos exames, fornecer informações falsas ou obstar fiscalização da ANAC, tiver conduta inidônea com o público ou com a administração pública e se impedir o acesso dos servidores da ANAC a qualquer fase dos exames.

Processualmente, em qualquer dos casos do parágrafo anterior (não fastando pessoa inidôneas e ocorrendo as hipóteses) a ANAC poderá suspender liminarmente o credenciamento da associação. Tudo isso sem prejuízo de outras sanções legais.

Assim, fechamos o estudo do RBAC 183. Agora, passamos a conversar sobre o RBAC 45, que, embora não pareça, tem relativa importância no âmbito do Direito Aeronáutico.

8.4. RBAC 45: Marcas de Identificação, Nacionalidade e Matrícula

Inicialmente insta observar que o RBAC 45 se aplica à marca de nacionalidade e de matrícula das aeronaves civis brasileiras, à identificação de produtos aeronáuticos e à identificação de partes de reposição ou modificadas para instalação em produto aeronáutico.

Por que esse conhecimento é importante? Quem acompanha as notícias sabe que, com relativo lapso temporal, há casos de fraude no uso e reuso irregular de componentes aeronáuticos e de aeronaves utilizadas para fins ilícitos. Diante disso, é importante conhecer quais são requisitos de identificação para saber elaborar, eventualmente, uma defesa ou mesmo para ajudar os interessados a não serem enganados.

Nesse sentido, as **aeronaves** que operem sob o RBAC 21 e não estejam enquadradas da exceções (autorização especial, certificado para voo experimental para testes, mudança de categoria de aeronaves já identificada), devem ter uma placa de identificação à prova fogo que: tenha os dados de identificação da aeronave (vistos abaixo); instalada em local que não seja danificada ou perdida, mesmo em caso de acidente; deve ser fixada do lado externo da fuselagem, legível por alguém no solo, em local próximo e posterior à porta traseira da aeronave ou próxima a cauda ou, se na parte interna da fuselagem, deve ser acessível e próximo a entrada desde que a designação do modelo e o número de série do fabricante estejam expostos na parte externa da aeronave.

Se a aeronave operar segundo o RBAC 121, 135 ou for para exportação, o designativo de modelo e número de série não precisam estar na parte externa da fuselagem.

Os **motores** também devem ter essa placa de identificação à prova de fogo que deve conter os dados de identificação do motor, deve estar em local acessível e fixada de modo a evitar que seja danificada ou perdida, mesmo em caso de acidentes.

As **hélices**, pás de hélices e cubos de hélices devem ser marcados em uma superfície não-crítica, deve conter as informações de identificação, em um local que dificulte eventuais danos, remoção ou destruição em caso de acidente. Essas marcas devem ser à prova de fogo, salvo se for de hélice de madeira e de passo fixo.



Balões tripulados devem ter placa de identificação à prova de fogo. Deve ser fixada no revestimento e localizada onde o operador possa ler com o balão inflado. O conjunto de aquecimento e a gôndola devem ser marcados de modo permanente e legível com o fabricante, número de parte e número de série do equipamento.

Os **paraquedas** motorizados e aeronaves de controle pendular devem ser marcados placa de identificação à prova de fogo do lado externo da aeronave de modo que permita a leitura por uma pessoa no solo.

Os planadores devem ter a placa de identificação (com as informações de identificação da aeronave) à prova de fogo e localizada do modo a não ser danificada, mesmo em caso de acidente.

As aeronaves operando segundo no RBAC nº 135, em serviços aéreos especializados ou em voos de instrução têm requisitos de identificação diferenciados.

Toda aeronave operando segundo o RBAC nº 135 deve ter a inscrição "TRANSPORTE PÚBLICO". Se operar em serviço aéreo especializado, salvo voo panorâmico, a aeronave deve ter a inscrição "SAE", sendo em neste caso, deve ter a inscrição "VOO PANORÂMICO". Os centros de instrução de aviação civil (CIAC) só podem operar, em instrução, uma aeronave se esta tiver a inscrição "INSTRUÇÃO".

Todas as inscrições do parágrafo anterior devem contrastar com a cor de fundo para ficar legível, estar próxima a porta principal na parte externa da aeronave e a abertura da porta não deve impedir a leitura, ser escritas em caixa alta, com letra formal e com altura entre 5 e 15 cm, e, por fim, deve ser pintada ou colocada com similar aderência. A aeronave poderá ter mais de uma dessas marcas, desde que esteja autorizada pela ANAC a operar em mais de uma das modalidades.

As aeronaves não enquadradas nas operações acima estão proibidas de ter marcas semelhantes às mencionadas. Se autorização para essas formas de operação for suspensa, o operador tem até 30 (trinta) dias corridos para remover as marcas, podendo recolocá-las apenas mediante o reestabelecimento da autorização pela ANAC. Sendo desautorizada, a inscrição deve ser tirada em até 7 (sete) dias corridos. Por oportuno, quais são os dados de identificação (mencionados acima) da aeronave? Segundo o RBAC 45, são: o nome do fabricante; a designação do modelo; o número de série de fabricação; o número do certificado de tipo (quando aplicável); o número do certificado de organização de produção (quando aplicável). Para os motores, adicionam-se as limitações estabelecidas. Além dessas, a ANAC pode solicitar que qualquer outra informação pertinente seja inserida.

Apenas o pessoal da manutenção durante a realização destas remover, tocar ou inserir os dados de identificação em qualquer parte ou na aeronave ou remover a placa de identificação, sendo vedado a instalação da placa removida em qualquer outra aeronave ou partes.

Salvo peças muito pequenas ou que seja inviável a inscrição, assim considerado pela ANAC, toda peça classificada como Produto Aeronáutico Aprovado (PPA) deve ter marca permanente e legível com as seguintes informações: as letras ANAC-PAA, nome, marca patenteada e símbolo do fabricante certificado e o part number.

As peças produzidas segundo uma Ordem Técnica Padrão (OTP), exceto peças muito pequenas ou que seja inviável a inscrição, devem vir com inscrição permanente e legível contendo: o nome, marca patenteada e o símbolo do detentor da OTP (outra marca aprovada pela ANAC pode ser utilizada), part number, o número e letra de designação da OTP (salvo se previsto de outra forma na OTP), outras marcações requeridas pela OTP; e serial number e/ou a data de fabricação da peça.

Os componentes com tempo de vida limitado ou com intervalo fixo entre inspeções (ou procedimento similar), como definido nas limitações de aeronavegabilidade, deve ser marcado de forma permanente e legível com part number e com um serial number em adição aos outros requisitos de identificação de peças expostos nos parágrafos anteriores.

Nesse sentido, quando solicitado por uma pessoa autorizada para manutenção pela ANAC, o fabricante da peça deve fornecer as informações para marcação da peça ou informação que essa não pode ser marcada.

Passando para as marcas de nacionalidade das aeronaves, o RBAC 45 proíbe que aeronaves, exceto as antigas e de exibição, civis registradas no Brasil operem sem marcas de nacionalidade e de matrícula. E, não podem, salvo autorização da ANAC, serem colocados itens que possam confundir ou modificar essas marcas.

As marcas em aeronaves previstas para entrega imediata a comprador estrangeiro, que possuir matrícula temporária ou que seja aeronave isenta com marcas provisórias para realizar voo IFR, podem ter as marcas postas com material de rápida remoção. Em todos os outros casos, devem ser pintadas (ou meio que garanta similar aderência), devem ser legíveis, devem contrastar com o fundo e não devem possuir ornamentação.

As aeronaves antigas e de exibição, como dito, podem voar no Brasil as marcas, mas devem cumprir os seguintes requisitos: seja operada para exibição, ser (salvo em treinamento e ensaio) operada apenas entre a base e o local de exibição e locais de exibição, obter autorização específica da ANAC para cada voo, dever apresentar plano de voo.

Nesse sentido, uma pequena aeronave construída, no mínimo, 30 anos, uma aeronave certificada em experimental para voo de exibição ou aeronave construída como réplica de uma aeronave construída a mais de 30 anos podem operar desde que cumpram ao seguinte requisito: ter as marcas de cada lado da fuselagem ou da empenagem vertical, em letras legíveis e visíveis com, no mínimo, 5cm de altura.

Em voo IFR, em todos os casos, é proibido operar sem as marcas, ainda que sejam temporárias fixadas para efetuar o voo. É proibida a operação em país estrangeiro, salvo se este consentir. É proibido em qualquer operação estatuídas pelos RBAC 121, 133, 135 e 137.

Há, ainda, a possibilidade de um procedimento especial junto a ANAC quando em função da configuração da aeronave por impossível fixar as marcas, de nacionalidade e de matrícula, na aeronave.



As **marcas de nacionalidade** brasileiras são compostas pelos seguintes grupos de letras maiúsculas: PP, PR, PS, PT ou PU. As de **matrícula** são compostas por grupos de três letras maiúsculas, com as seguintes vedações: iniciados com a letra Q; tenham W como segunda letra; os SOS, XXX, PAN, TTT, VFR, IFR, VMC e IMC; e os que apresentem significado pejorativo, impróprio ou ofensivo. A marca de nacionalidade vem antes da de matrícula e é separada por um hífen, como: PP-MAB.

As aeronaves antigas, públicas e privadas, podem reaver as marcas anteriormente lhes atribuídas e canceladas, mas devem ter as marcas de cada lado da fuselagem ou da empenagem vertical com, no mínimo, 5cm de altura.

Nesse contexto, a exemplo do que acontece com as aeronaves destinadas a serviços aéreos especializados, o operador de alguma aeronave categoria restrita, leve esportiva, experimental ou com certificado de aeronavegabilidade provisório deve inserir essa informação próxima a porta de entrada da aeronave com letra legível entre 5 a 15 cm de altura. As palavras devem ser, respectivamente, “RESTRITA”, “LEVE ESPORTIVA”, “EXPERIMENTAL” ou “PROVISÓRIO”.

Exceto se a asa não tiver tamanho suficiente, as marcas devem estar nas asas e nas laterais da fuselagem ou da empenagem vertical. Nas aeronaves de asa rotativa, as marcas devem estar parte ventral da fuselagem ou cabine, com o topo das letras voltado para o lado esquerdo ou para a frente da aeronave e nas duas laterais, seja da cabine, da capota do motor ou do cone de causa.

Nos dirigíveis deve estar no bojo ou nas superfícies estabilizadoras. Nos balões esféricos deve estar em cada um dos lados diametralmente opostos, nos não-esféricos, deve estar nas duas laterais e imediatamente acima da boca do balão ou dos pontos de fixação dos cabos de suspensão da gôndola ou da cabine. Em paraquedas motorizado e aeronave de controle pendular devem estar em dois locais diametralmente opostos na fuselagem ou em outro componente que sejam sempre visíveis a partir da lateral da aeronave.

Para fechar essa parte do texto, dois pontos sobre as marcas de nacionalidade e matrícula merecem atenção, pois, podem criar dificuldades legais para os envolvidos.

Quando uma aeronave for produzida no Brasil para exportação imediata, o fabricante pode colocar as marcas de nacionalidade e de matrícula já do país de destino, ou o país importador. Contudo, essa aeronave só estará autorizada a voar os voos de recebimentos do comprador (testar e verificar a aeronave) e durante o trânsito para o país importador.

Outro ponto é que quando uma aeronave brasileira for vendida, o proprietário/vendedor está obrigado a remover as marcas antes de aeronave ser entregue ao comprador. Exceccionalmente, se aeronave for continuar sendo brasileira e se o comprador for um cidadão brasileiro, um estrangeiro legalizado ou pessoa jurídica constituída no Brasil, o vendedor está desobrigado de remover as marcas da aeronave.

Com esses dois últimos tópicos, concluímos a análise dos principais tópicos da regulação no Direito Aeronáutico.

9.

TEMAS CONTEMPORÂNEOS DE DIREITO AERONÁUTICO

Nessa parte que trata de temas de Direito Aeronáutico, iniciamos conversando um pouco sobre a polêmica envolvendo a responsabilidade civil na aviação. Nesse contexto, são várias concepções de responsabilidade que causam impacto na responsabilidade civil. Mas, algo evidente é que o instituto da responsabilidade civil está ligado a atividades que podem causar prejuízo a outrem. Nesse modo, esse instituto está ligado a uma contraprestação e a reparação de danos. [56]

Nesse sentido, o sistema brasileiro tem, ao menos, duas modalidades de responsabilização civil, a subjetiva e a objetiva. O núcleo da responsabilidade civil subjetiva está na demonstração da culpa do causador do dano. Essa culpa pode ser na modalidade negligência, imprudência e imperícia, em todos esses casos, há culpa, pois, não houve intensão em causar o dano. [57]

Todas essas hipóteses decorrem da inobservância do dever de cuidado. Dessa forma, a culpa pode ser *in eligiendo, in vigilando, e in custodiendo*.

Contudo, a responsabilidade civil subjetiva, com o Código Civil de 2002, norma geral em relação às normas da aviação, deixa de ser o centro do sistema brasileiro e dar lugar a responsabilidade civil objetiva. [58]

Nessa modalidade, hodiernamente predominante no Brasil, dispensa a demonstração de culpa e, por um comando legal, basta a demonstração do dano e do nexo de causalidade deste em relação a conduta do agente. Note que a modalidade de responsabilidade objetiva pode ser configurada mediante um ato ilícito do agente causador, mas também pode estar presente, e ensejar a responsabilização, por uma conduta lícita. Assim, o cerne da questão é quem é o responsável pela indenização, não o culpado. [59]



[56] FILGUEIRA, Hilton Rayol. Aspectos Contemporâneos do Direito Aeronáutico. Belo Horizonte: Dialética, 2021.

[57] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

[58] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

[59] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

A modalidade objetiva, por sua vez, não está mais lastreada na culpa, e sim na teoria do risco. Essa teoria pode ser teoria do risco-proveitos, teoria do risco profissional, teoria do risco integral e teoria do risco criado. [60]

Feitos esses comentários introdutórios, importa destacar que a celebração de um contrato de transporte aéreo, ou acessórios, estabelece-se uma relação jurídica obrigacional entre as partes. A inexecução desse contrato, por qualquer das partes, produz consequências no mundo jurídico. Nesse contexto, alguns casos de responsabilização são mais comuns na aviação, a saber: morte ou lesão de passageiro, overbooking e danos ou extravio de bagagem. [61]

Nesse contexto, o Art. 37, parágrafo 6º, da Constituição Federal de 1988, estabelece a responsabilidade civil objetiva para os transportadores aéreos em relação aos passageiros, pois, o transporte aéreo é considerado pela Constituição Federal um serviço público. Em se falando de transportador aéreo internacional, é necessário remeter o assunto para os tratados internacionais, especialmente o sistema de Varsóvia ou o de Montreal. [62]

Com efeito, sobre a morte de passageiros a bordo da aeronave, três situações distintas podem ser vislumbradas, um passageiro que se machuca em uma turbulência e falece, um passageiro que caminha com uma faca na mão e tropeça causando a morte de outro passageiro e a queda da aeronave. [63]

Cediço que tanto a legislação interna quanto a internacional estabelecem a responsabilidade objetiva para o transportador aéreo. Portanto, não se discute a questão da culpa, pois, independente desse critério o transportador é responsável com base na teoria do risco. [64]

O ponto deve ser observado é quanto a previsibilidade dessa turbulência que levou a morte do passageiro. Os meios tecnológicos podem prever grande parte das turbulências. Como a tripulação agiu em relação a isso? O aviso de atar os cintos foi acionado? Se o aviso foi acionado e mesmo assim o passageiro não atou os cintos, sem o transportador capaz de provar tal fato, poderia estar configurada uma excludente de responsabilidade por culpa exclusiva da vítima. [65]

[60] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

[61] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

[62] HROPACZ, Franciely. Introdução ao Estudo do Direito Aeronáutico. 1. ed. Belo Horizonte: Dialética, 2020.

[63] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

[64] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

[65] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

No caso do passageiro que acidentalmente mata outro a bordo da aeronave submetida às normas de direito internacional, André Uchoa afirma que haverá o dever de indenizar por parte da empresa aérea, pois, as duas excludentes contempladas na legislação internacional para esse caso seria a culpa exclusiva da vítima ou morte por questões de saúde. [66]

Sendo, contudo, o fato ocorrido sob tutela das normas brasileiras, a solução do caso deverá ser outra. Nesse contexto, o transportador poderia argumentar culpa exclusiva de terceiro com fundamento no Art. 14, pp. 3º, inciso II, do Código de Defesa do Consumidor. Isso sem considerar a possibilidade de aplicação de norma mais favorável ao consumidor, como o CBAer ou as normas internacionais mencionadas. [67] Porém, seria bem questionável a aplicação das normas internacionais diante de tantas normas brasileiras aplicáveis.

Na hipótese de acidente com a aeronave, é inquestionável, pelo direito interno e internacional, que o transportador é o responsável objetivamente. Nesse âmbito, a grande questão é o valor da indenização, visto que o Código de Defesa do Consumidor (CDC) não fixa limites para essa indenização, isso se dá em oposição às normas internacionais e ao CBAer, que apenas em caso de culpa do transportador a indenização de ilimitada. [68]



[66] André Uchoa Cavalcanti apud PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

[67] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

[68] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

Nesse ponto é salutar observar que o CDC traz a figura do consumidor por equiparação, ou seja, qualquer pessoa que venha a sofrer dano em razão de uma relação de consumo pode ser equiparada ao consumidor e ser igualmente indenizada. No contexto da aviação, seriam aos terceiros no solo, por exemplo, que essa figura ganha importância.

Sobre a lesão ao passageiro, ocorrida durante o contrato de transporte aéreo, duas soluções podem ser dadas: aplicar o direito internacional com limite de indenização ou aplicar o CDC sem limite no valor da indenização. A princípio, cada legislação se aplicaria a seu âmbito, porém, esse ponto ainda não está pacificado. Também não é a intenção criar polêmicas.

Concluídas as considerações sobre morte e lesão, outro assunto é a avaria, perda ou destruição de bagagem despachada. Sobre a bagagem de mão, a responsabilidade, em regra, está sobre o passageiro. Porém, em casos específicos, quando comprovado que há culpa do transportador, há uma abertura para se buscar a reparação, notando que esta estaria restrita aos limites de valor das normas internacionais, se aplicáveis. [69]

Sobre a bagagem despachada, o Rex. 636.331 [70] do Rio de Janeiro, julgado em Repercussão Geral, pacificou uma parte da matéria. Neste, o Min. Gilmar Mendes afirma categoricamente que, em voos internacionais, os limites indenizatórios aos danos materiais das normas internacionais aplicam-se. Desse modo, a Convenção de Montreal prevalece sobre o CDC.

Nesse acórdão fora fixada a seguinte tese: "Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor".

Observe, dano material por extravio de bagagem está limitado, porém, não há comando claro quanto as outras hipóteses de conflito. Nessa mesma decisão, o Min. Afirma que "Aliás, com base nos fundamentos acima alinhavados, penso que é de se concluir pela prevalência da Convenção de Varsóvia e demais acordos internacionais subscritos pelo Brasil em detrimento do Código de Defesa do Consumidor não apenas na hipótese extravio de bagagem.

[69] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianchi, 2012

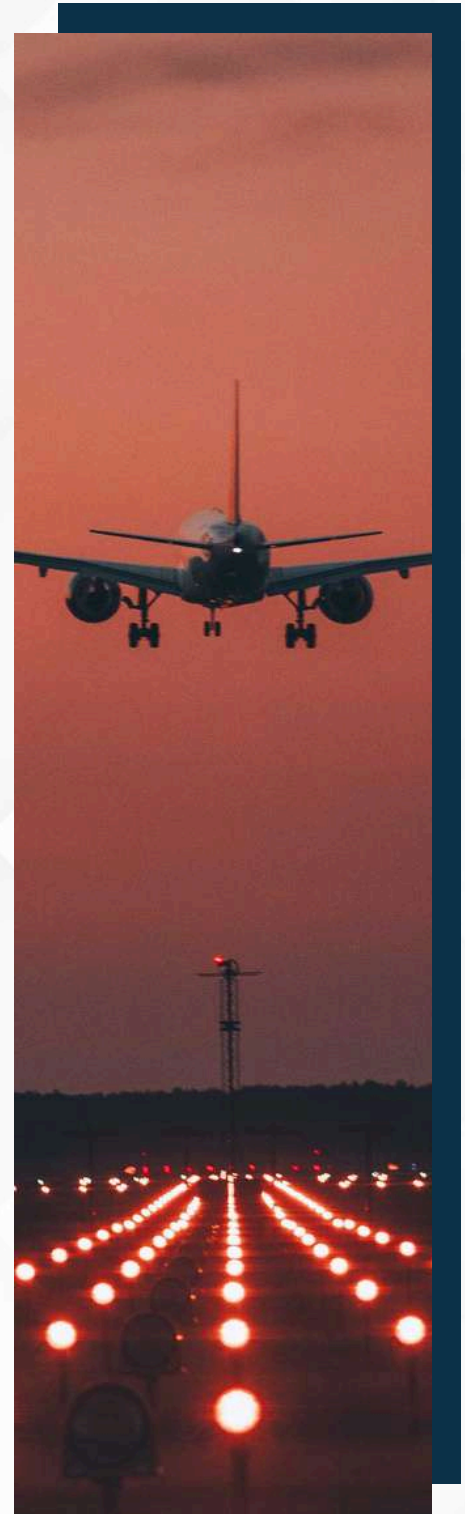
[70] BRASIL. RE 636331, Relator(a): GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em 25/05/2017, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-257 DIVULG 10-11-2017 PUBLIC 13-11-2017

A mesma razão jurídica impõe afirmar a mesma conclusão também nas demais hipóteses em que haja conflito normativo entre os mesmos diplomas normativos.” [71]

Por essa afirmação do Min. Há indícios que em todos os casos, em transporte internacional, prevaleceriam as normas internacionais subscritas pelo Brasil. Porém, no transporte doméstico, deve prevalecer o CDC (sem limites) ou CBAer (com limites)? Deixo a reflexão e já afirmo que pelo critério da especialidade mencionado pelo Min. Gilmar Mendes na decisão acima, o CBAer deveria prevalecer em todos os casos. Para não criar polemicas, concluímos sobre as bagagens.

Com isso, adentramos ao tema do overbooking, que nada mais é que passageiros sobrando no aeroporto em relação a quantidade de assentos disponíveis na aeronave. Nesse contexto, há uma divergência sobre aplicabilidade do CDC, do CBAer ou dos tratados internacionais. Contudo, é claro que há, por parte da empresa aérea, o descumprimento contratual e, com isso, enseja responsabilização material e moral. [72]

Quem defende essa prática, afirma que é a forma de as empresas aéreas se protegerem do no show. O fato é que a ANAC tem normas que versam sobre esse assunto. Vejamos a Resolução 400 da ANAC [73], que recentemente passou por uma flexibilização temporária em razão do COVID-19, mas já deve estar vigorando novamente.



[71] BRASIL. RE 636331, Relator(a): GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em 25/05/2017, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-257 DIVULG 10-11-2017 PUBLIC 13-11-2017

[72] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

[73] ANAC (Brasil). Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. RESOLUÇÃO Nº 400, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2016. Brasília, 15 dez. 2016. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20RA2017-0434.pdf. Acesso em: 25 maio 2022.

Nesse sentido, havendo atraso, cancelamento, interrupção do serviço e preterição, o transportador deverá informar imediatamente ao passageiro pelos meios de comunicação disponíveis e mantê-lo atualizado, além de informar o motivo do ocorrido, inclusive se tratando de preterição por overbooking. [74]

O transportador deverá oferecer ao passageiro a reacomodação, reembolso e execução do serviço por outra modalidade de transporte nos casos de overbooking, cancelamento, interrupção e atraso por mais de 4 (quatro). [75]

Pode ser observado que a legislação brasileira prevê ações específicas que o transportador aéreo deve tomar em caso de overbooking ou situações semelhantes. Nesse sentido, quando ocorrer overbooking o transportador deverá procurar por voluntários para realocá-los em outro voo mediante negociação. Ainda sobre o overbooking, havendo, de fato, a preterição, o transportar está obrigado a pagar ao passageiro 250 (duzentos e cinquenta) DES, em se tratando de voo doméstico ou e 500 (quinhentos) DES, se internacional. Tudo isso sem falar da assistência material que incluem alimentação, comunicação e hospedagem. [76]

Note que a preterição do passageiro se torna muito mais grave para o transportador quando este deixa de cumprir com a normativa acima exemplificada. Em qualquer dessas situações poderá haver responsabilização do transportador.

Diante de tudo isso, como poderia o transportador excluir ou atenuar a própria responsabilidade civil? Independe do fundamento normativo que você prefira adotar, é consenso que nexo causal e o dano devem estar presentes para configurar a responsabilidade do transportador, seja pela responsabilidade objetiva presente no sistema brasileiro, seja pela culpa presumida no sistema internacional. [77]

O primeiro desses motivos que excluem o nexo causal é o fato exclusivo da vítima, necessário que esse fator esteja ausente para responsabilização total do transportador. Por outro lado, estando presente o fato da vítima, no todo ou em parte, repercutirá, respectivamente, na atenuação ou na exclusão da responsabilidade do transportador. [78]

[74] ANAC (Brasil). Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. RESOLUÇÃO Nº 400, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2016. Brasília, 15 dez. 2016. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20RA2017-0434.pdf. Acesso em: 25 maio 2022.

[75] ANAC (Brasil). Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. RESOLUÇÃO Nº 400, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2016. Brasília, 15 dez. 2016. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20RA2017-0434.pdf. Acesso em: 25 maio 2022.

[76] ANAC (Brasil). Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. RESOLUÇÃO Nº 400, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2016. Brasília, 15 dez. 2016. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20RA2017-0434.pdf. Acesso em: 25 maio 2022.

[77] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

[78] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

Um exemplo plausível, é o caso de um passageiro que despacha medicamentos essenciais e, durante um voo sobre o oceano necessita desses medicamentos e, em decorrência da falta da medicação, tem sua situação agravada ou mesmo vem a falecer. Nesse caso, está evidente o fato exclusivo da vítima e a exclusão da responsabilidade do transportador, pois, ainda que esteja sob o regime da responsabilidade objetiva, não há liame entre a sua conduta o dano sofrido pelo passageiro. [79]

Outra possibilidade, é o fato atribuível a terceiro estranho a relação contratual. Esse terceiro deve ser completamente estranho a relação, ou seja, para eliminar a obrigação do transportador, ele não poderá ter qualquer ligação com a companhia aérea. Nesse sentido, o CDC exclui a responsabilidade do transportador, porém, a convenção de Montreal (artigo 21, item 2, b), não exclui, mas limita o valor da indenização, que, na prática, funciona como uma limitação. [80]

Esse aspecto ainda não é pacificado, é objeto de discussão relacionada a teoria do risco e aos postulados constitucionais da solidariedade e da dignidade humana.

A excludente do caso fortuito e força maior também é objeto de muito debate, sobretudo no meio aéreo. Essas seriam elementos ou fatos sobre os quais o transportador aéreo não teria controle nem como prever (elemento indispensável), por esse motivo, trariam a conclusão de que eliminariam a responsabilidade civil do transportador. [81]

A doutrina normalmente aponta eventos naturais que interferem na atividade do responsável e têm o dano ao passageiro como consequência. Contudo, minha dificuldade reside em identificar quais desses eventos não seriam previsíveis para o transportador? Talvez as chamadas turbulências de céu claro. Mas, com a evolução dos radares, quais realmente seriam imprevisíveis? Um defeito na aeronave identificado minutos antes do voo. Mas, com a manutenção preditiva, quais seriam os defeitos realmente imprevisíveis? Diante do nível de segurança e da quantidade de acidentes que foram investigados, ainda há algum fato imprevisível na aviação apto a configurar o caso fortuito ou força maior? [82]



[79] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

[80] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

[81] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

[82] PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012

9.1. Crimes Aeronáuticos

Fechando os comentários sobre esse tema e passando a outro, sobre Crimes Aeronáuticos. Nesse tema, Marcelo Honorato divide os crimes que podem ser praticados no âmbito da aviação em duas categorias, os propriamente aeronáuticos, como o Art. 261 do Código Penal, e os impropriamente aeronáuticos, sendo os que tipificam condutas comuns, mas que podem ser praticadas no âmbito da aviação. [83]

O crime do Art. 261, do Código Penal, Atentado Contra a Segurança do Transporte aéreo é o eixo que guia o sistema penal aeronáutico. Porém, outros crimes podem ser tidos como propriamente aeronáuticos, tal como o delito de incêndio e explosão de aeronave de transporte coletivo. Este não o tem como cerne a proteção da atividade aérea, mas esta vem um agravante (art. 250 e 251, CPB). Outro delito propriamente aeronáutico é o do Art. 39 da Lei de Drogas (Lei 11.343/06), delito de condução de aeronaves sob o efeito de drogas. [84]

Impropriamente aeronáuticos, podemos citar vários crimes, homicídio, lesão corporal, dano, falsidade ideológica, dentre outros. Isso além das contravenções penais. [85] Esse, contudo, não é o tema foco nessa obra.

Com efeito, merece destaque a seguinte decisão do Superior Tribunal de Justiça:

CONSTITUCIONAL. CONFLITO NEGATIVO DE COMPETÊNCIA. **ACIDENTE AÉREO ENVOLVENDO BALÕES DE AR QUENTE TRIPULADOS.** INQUÉRITO POLICIAL. **HOMICÍDIOS CULPOSOS E LESÕES CORPORAIS CULPOSAS. DEFINIÇÃO JURÍDICA DE AERONAVE PARA FIXAÇÃO DA COMPETÊNCIA.** JUSTIÇA FEDERAL X JUSTIÇA ESTADUAL. INTELIGÊNCIA DO ART. 106 DA LEI N. 7.565/1986. CONFLITO CONHECIDO. DECLARADA A COMPETÊNCIA DO JUÍZO SUSCITADO. 1. Conflito negativo de competência conhecido, porquanto se trata de incidente estabelecido entre juízes vinculados a tribunais diversos, nos termos do art. 105, I, "d", da Constituição Federal. 2. A jurisprudência desta Corte é firme no sentido de que **"É da competência da Justiça Federal processar e julgar delitos cometidos a bordo de aeronaves, nos termos do inciso IX do art. 109 da Constituição Federal. Devendo-se ressaltar ser despidiendo se a aeronave encontra-se em solo ou sobrevoando."** (CC 143.343/MS, Rel. Ministro JOEL ILAN PACIORNIK, TERCEIRA SEÇÃO, DJe 30/11/2016) .3. O art. 106 da Lei n. 7.565/1986 estabelece que aeronave é "todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas."

[83] HONORATO, Marcelo. Crimes Aeronáuticos. 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015.

[84] HONORATO, Marcelo. Crimes Aeronáuticos. 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015.

[85] HONORATO, Marcelo. Crimes Aeronáuticos. 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015.

4. **No caso em exame, contudo, ainda que de difícil definição jurídica, o termo AERONAVE deve ser aquele adotado pela Lei n. 7.565/1986 em seu art. 106, o que de fato, afasta dessa conceituação "balões de ar quente tripulados".** 5. Conflito conhecido para declarar a competência do Juízo de Direito da 1ª Vara Cível de Boituva/SP, o suscitado, para processamento e julgamento de eventual ação decorrente do IPL que deu origem ao presente conflito. (CC 143.400/SP, Rel. Ministro RIBEIRO DANTAS, TERCEIRA SEÇÃO, julgado em 24/04/2019, DJe 15/05/2019) Grifou-se.

Do presente precedente podem ser extraídas a consolidação de, ao menos, dois temas de Direito Aeronáutico. De primeiro passo, o STJ reconhece a competência específica da Justiça Federal para processar e julgar os delitos cometidos a bordo de aeronave, independente de esta estar voando ou no solo.

No segundo momento, o Tribunal fez uma interpretação corretamente restritiva do conceito de aeronave do Art. 106 do CBAer. Nessa interpretação, corretamente, o STJ excluiu do conceito legal de aeronaves os balões de ar quente tripulados por entender que estes não estão abarcados pelo texto legal. De fato, balões de ar quente tripulados não são manobráveis no ar e não voam mediante reações aerodinâmicas.

Esse caso é pertinente para esse estudo, pois, utilizando-se do conceito de aeronave, o STJ afirmou, no conflito de competência suscitado, que a Justiça Estadual tem a competência para processar e julgar os delitos cometidos a bordo de balões de ar quente tripulados, porque estes não são, juridicamente, aeronaves.

Feito esse parêntese, retornamos ao Art. 261 do Código Penal, cerne na sanção penal na aviação, leia:

Atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo

Art. 261 - Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea:

Pena - reclusão, de dois a cinco anos.

Sinistro em transporte marítimo, fluvial ou aéreo

§ 1º - Se do fato resulta naufrágio, submersão ou encalhe de embarcação ou a queda ou destruição de aeronave:

Pena - reclusão, de quatro a doze anos.

Prática do crime com o fim de lucro

§ 2º - Aplica-se, também, a pena de multa, se o agente pratica o crime com intuito de obter vantagem econômica, para si ou para outrem.

Modalidade culposa

§ 3º - No caso de culpa, se ocorre o sinistro:

Pena - detenção, de seis meses a dois anos.

Esse artigo traz dois tipos penais tipicamente aeronáuticos, expor a aeronave a perigo e dificultar a navegação aérea. Nesse contexto, alguns comentários podem ser tecidos sobre esse artigo, bem na pegada de aulas de direito penal.

O bem jurídico tutelado por esse tipo penal é a incolumidade pública, sobretudo nos meios de transporte aéreo. O objeto material, no nosso contexto, é a aeronave utilizada no transporte coletivo, por pessoas indeterminadas. Nesse contexto, pode ser cometido por qualquer pessoa, inclusive o próprio proprietário ou explorador da aeronave e qualquer pessoa pode ser vítima. [86]

Esse tipo tem vários núcleos, expor a perigo e dificultar a navegação. Expor a perigo é agir de modo a aumentar o risco ao qual determinado objeto está exposto. Impedir ou dificultar a navegação aérea é praticar qualquer tipo de ato que crie empecilho ao deslocamento, de um ponto a outro, de uma aeronave. [87]

Com efeito, a modalidade culposa (§ 3º) é admitida se o sinistro ocorrer e (§2º) se o ato for praticado para obtenção de vantagem econômica a pena pecuniária será cumulada. Também admite a tentativa. A consumação ocorre o efetivo perigo a um número indeterminado de pessoas se verifica ou o ato do agente efetivamente impediu ou dificultou a navegação aérea. [88]

O § 1º prevê uma figura qualificada, com dolo na exposição ao risco e como culpa na queda ou destruição da aeronave. Além dessa, o Código Penal prevê causas de aumento da pena, pois, o Art. 263 remete ao Art. 258:

Art. 258 - Se do crime doloso de perigo comum resulta lesão corporal de natureza grave, a pena privativa de liberdade é aumentada de metade; se resulta morte, é aplicada em dobro. No caso de culpa, se do fato resulta lesão corporal, a pena aumenta-se de metade; se resulta morte, aplica-se a pena cominada ao homicídio culposo, aumentada de um terço.

[86] MASSON, Cleber. Código Penal Comentado. 2. ed. rev. atual. e aum. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

[87] MASSON, Cleber. Código Penal Comentado. 2. ed. rev. atual. e aum. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

[88] MASSON, Cleber. Código Penal Comentado. 2. ed. rev. atual. e aum. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

Diante disso, se do fato doloso sobrevier uma acidente (CP, art. 261, § 1º), se resultar em lesão corporal grave, a pena privativa de liberdade será aumentada de metade; se do fato doloso sobrevir acidente (CP, art. 261, § 1º) que resultar em morte, a pena privativa de liberdade será aplicada em dobro; sendo a conduta culposa, ocorrendo acidente ou lesão corporal, a pena será aumentada de metade; se da conduta culposa, ocorrer acidente e morte, aplica-se a pena cominada ao homicídio culposos, aumentada de um terço. [89]

No aspecto processual, a competência, como comentado anteriormente é da Justiça Federal, conforme o Art. 109, IX, da Constituição Federal. A Ação dos mencionados crimes é de natureza pública incondicionada. Sendo a modalidade culposa, é considerado como infração de menor potencial, processável pelo rito da Lei 9.099/95. [90]

Nesse contexto, o Superior Tribunal de Justiça decidiu sobre a interessante questão dos controladores militares processados pelo crime sob comento. O Tribunal, nos termos abaixo, decidiu que esses controladores podem ser processados pelo crime militar e pelo crime do Código Penal citado acima sem ofensa ao princípio do *ne bis in idem*:

Não ofende o princípio do *ne bis in idem* o fato de os controladores de voo estarem respondendo a processo na Justiça Militar e na Justiça comum pelo mesmo fato da vida, qual seja, o acidente aéreo que ocasionou a queda do Boeing 737/800 da Gol Linhas Aéreas no Município de Peixoto de Azevedo, no Estado do Mato Grosso, com a morte de todos os seus ocupantes, uma vez que as imputações são distintas. Solução que se encontra, *mutatis mutandis*, no enunciado da Súmula 90/STJ: ‘Compete à Justiça Militar processar e julgar o policial militar pela prática do crime militar, e à Comum pela prática do crime comum simultâneo àquele’ (STJ: CC 91.016/MT, rel. Min. Paulo Gallotti, 3ª Seção, j. 25.03.2008)

Desse modo, os militares podem responder simultaneamente na Justiça comum e na Justiça militar pelo mesmo fato.

[89] MASSON, Cleber. Código Penal Comentado. 2. ed. rev. atual. e aum. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

[90] MASSON, Cleber. Código Penal Comentado. 2. ed. rev. atual. e aum. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

9.2. Acidentes Aeronáuticos e Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional

Para fechar o curso da melhor forma, considero importante tecer alguns comentários sobre a importância da investigação de acidentes aeronáuticos. Nesse sentido, o Art. 87 do CBAer determina que prevenção de acidentes aéreos é responsabilidade de todos os agentes envolvidos na aviação, sejam pessoas físicas ou jurídicas, operadores de aeronaves ou da manutenção. [91]

Com efeito, mesmo diante dessa responsabilidade, no sentido de dever, de mitigar as condições inseguras para evitar acidentes aéreos, o sistema não é perfeito. Vários fatores podem levar a ocorrência do acidente. [92]

Nesse contexto, a ICAO, com fundamento na Convenção de Montreal de 1944, que versa sobre a aviação civil, já comentada, instituiu, por meio do Anexo 13, uma série das normas sobre a investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos. [93]

O primeiro ponto de destaque é que a investigação para prevenção de acidentes aéreos não se confunde com a investigação criminal, civil ou mesmo administrativa. O único objetivo da investigação SIPAER, nos termos da legislação, é identificar os possíveis fatores contribuintes e evitar novos acidentes. Ou seja, nessa investigação não se busca um culpado, apenas busca-se identificar os fatores que levaram a ocorrência e eliminá-lo a fim de evitar novos acidentes.

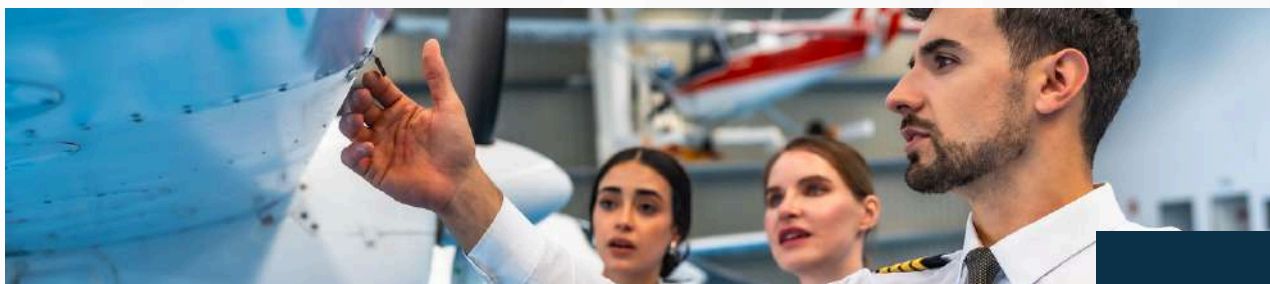
Ao fim dessa investigação, a autoridade competente, no Brasil, o CENIPA, poderá emitir as recomendações de segurança que deverão ser implementadas na aviação. Essas podem ser restritas aos envolvidos no acidente, mas também podem impactar toda a aviação mundial.

[91] FILGUEIRA, Hilton Rayol. Aspectos Contemporâneos do Direito Aeronáutico. Belo Horizonte: Dialética, 2021.

[92] LIMA, GEORGE WASHINGTON ARANTES ALVES DE. A COMPETÊNCIA PARA A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS NO BRASIL. Orientador: Leonardo Rodrigues de Souza. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Direito) - Núcleo de Trabalho de Curso da UniEvangélica, Anápolis, 2018. Disponível em: <http://repositorio.aee.edu.br/bitstream/aee/588/1/Monografia%20-%20George%20Washington.pdf>. Acesso em: 30 maio 2022.

[93] LIMA, GEORGE WASHINGTON ARANTES ALVES DE. A COMPETÊNCIA PARA A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS NO BRASIL. Orientador: Leonardo Rodrigues de Souza. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Direito) - Núcleo de Trabalho de Curso da UniEvangélica, Anápolis, 2018. Disponível em: <http://repositorio.aee.edu.br/bitstream/aee/588/1/Monografia%20-%20George%20Washington.pdf>. Acesso em: 30 maio 2022.

[94] LIMA, GEORGE WASHINGTON ARANTES ALVES DE. A COMPETÊNCIA PARA A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS NO BRASIL. Orientador: Leonardo Rodrigues de Souza. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Direito) - Núcleo de Trabalho de Curso da UniEvangélica, Anápolis, 2018. Disponível em: <http://repositorio.aee.edu.br/bitstream/aee/588/1/Monografia%20-%20George%20Washington.pdf>. Acesso em: 30 maio 2022.



Para ser efetiva, as normas asseguram independência aos investigadores. Além disso, a investigação de incluir a coleta, o registro e a análise de todas as possíveis sobre o acidente. Alguns dessas informações, diferentemente de processos judiciais visando responsabilização, podem ter a publicidade restringida a critério da autoridade investigativa. [94]

Adicionalmente, a investigação SIPAER deverá ser apartada da investigação criminal. Ou seja, ao menos duas investigações sobre o mesmo fato podem ser realizadas. [95]

Nesse ambiente de prevenção de acidentes aeronáuticos, a ICAO, por meio dos anexos 6, 11 e 14 da Convenção de Chicago, implementou o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional, levando o conceito segurança operacional a níveis mais elevados. No Brasil, o SGSO é exposto pelo Programa Brasileiro de Segurança Operacional (PSO-BR) na ANAC e no COMAER. No âmbito da ANAC, o PSO contempla a implementação do SGSO pelos seus regulados. [96]

Como seria um SGSO? O sistema de gerenciamento de segurança operacional “representa m processo sistemático, explícito e abrangente para gerenciar riscos à segurança da aviação” [97]. Esses processos e sistemas, atuam dentro da organização aérea de modo a permitir que a organização trabalhe diariamente para prevenir ocorrências aeronáuticas. [98]

[94] LIMA, GEORGE WASHINGTON ARANTES ALVES DE. A COMPETÊNCIA PARA A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS NO BRASIL. Orientador: Leonardo Rodrigues de Souza. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Direito) - Núcleo de Trabalho de Curso da UniEvangélica, Anápolis, 2018. Disponível em: <http://repositorio.aee.edu.br/bitstream/aee/588/1/Monografia%20-%20George%20Washington.pdf>. Acesso em: 30 maio 2022.

[95] LIMA, GEORGE WASHINGTON ARANTES ALVES DE. A COMPETÊNCIA PARA A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS NO BRASIL. Orientador: Leonardo Rodrigues de Souza. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Direito) - Núcleo de Trabalho de Curso da UniEvangélica, Anápolis, 2018. Disponível em: <http://repositorio.aee.edu.br/bitstream/aee/588/1/Monografia%20-%20George%20Washington.pdf>. Acesso em: 30 maio 2022.

[96] LIRA, Wesclley José; TD, Aero. Segurança de Voo. [S. l.], 2015. Disponível em: <https://aerotd.com.br/decoleseufuturo/wp-content/uploads/2015/05/SEGURAN%C3%87A-DE-VOO-.pdf>. Acesso em: 30 maio 2022.

[97] LEMOS, Alvaro. O que é o SGSO – Sistema de Gestão da Segurança Operacional ?. [S. l.], 8 fev. 2020. Disponível em: <https://guiaaeronautico.com/o-que-e-o-sgso-sistema-de-gestao-da-seguranca-operacional/>. Acesso em: 31 maio 2022.

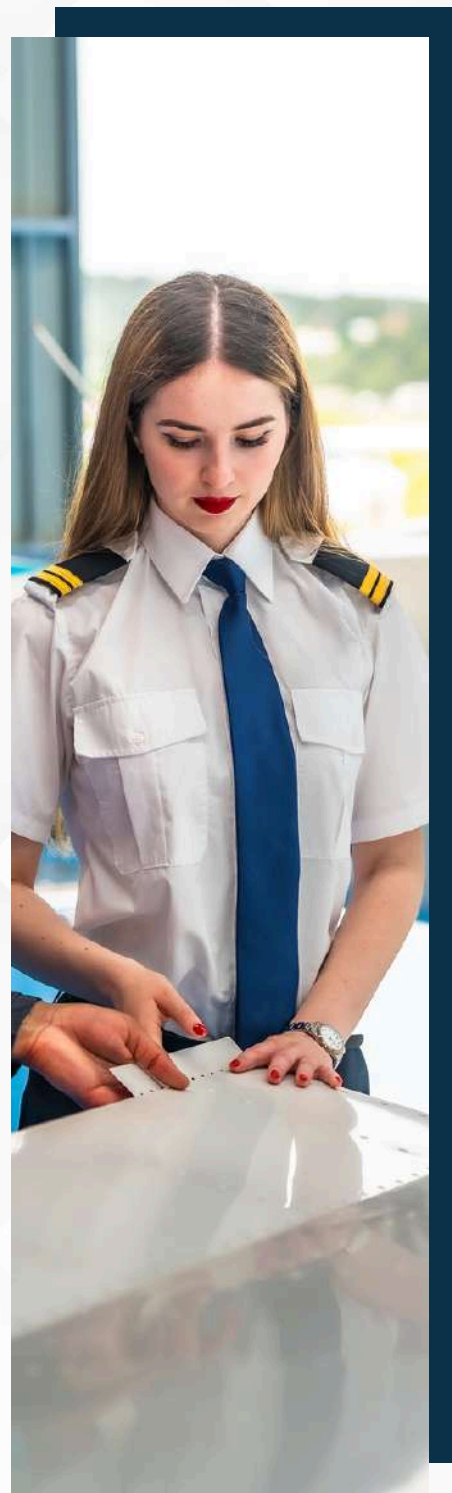
[98] LEMOS, Alvaro. O que é o SGSO – Sistema de Gestão da Segurança Operacional ?. [S. l.], 8 fev. 2020. Disponível em: <https://guiaaeronautico.com/o-que-e-o-sgso-sistema-de-gestao-da-seguranca-operacional/>. Acesso em: 31 maio 2022.

O SGSO integra política, procedimentos, a gestão e os funcionários da organização. Essa integração é construída com base no conhecimento que o próprio operador tem sobre a sua atividade no setor aéreo. Essa integração deve permitir que todos trabalhem para garantir o maior nível de segurança operacional dentro da organização, seja manutenção, aeroporto, empresa de táxi, enfim, todos os atores da aviação. [99]

Nesse sentido, o SGSO deve ser proporcional ao tamanho da organização. Em outros termos, deve haver uma adequação entre a eficiência em produzir segurança operacional e o custo deste para a empresa e funcionários. Dessa forma, dependendo do porte, a empresa poderá ter um gerente para o SGSO ou poderá ter um setor completo. [100]

Talvez o principal documento do SGSO seja Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO), esse é o manual que integra todos os processos de SGSO. “Ele deve conter a documentação apropriada sobre todos os processos relacionados ao SGSO, como os relatórios dos processos, processo de identificação de perigos, processo de gerenciamento de riscos ou processo de gerenciamento de alterações.” [101]

Além do MGSO, a organização deve ter uma política de segurança operacional formalmente endorsada pela gestão da organização. [102]



[99] LEMOS, Alvaro. O que é o SGSO – Sistema de Gestão da Segurança Operacional ?. [S. l.], 8 fev. 2020. Disponível em: <https://guiaaeronautico.com/o-que-e-o-sgso-sistema-de-gestao-da-seguranca-operacional/>. Acesso em: 31 maio 2022.

[100] LEMOS, Alvaro. O que é o SGSO – Sistema de Gestão da Segurança Operacional ?. [S. l.], 8 fev. 2020. Disponível em: <https://guiaaeronautico.com/o-que-e-o-sgso-sistema-de-gestao-da-seguranca-operacional/>. Acesso em: 31 maio 2022.

[101] LEMOS, Alvaro. O que é o SGSO – Sistema de Gestão da Segurança Operacional ?. [S. l.], 8 fev. 2020. Disponível em: <https://guiaaeronautico.com/o-que-e-o-sgso-sistema-de-gestao-da-seguranca-operacional/>. Acesso em: 31 maio 2022.

[102] LEMOS, Alvaro. O que é o SGSO – Sistema de Gestão da Segurança Operacional ?. [S. l.], 8 fev. 2020. Disponível em: <https://guiaaeronautico.com/o-que-e-o-sgso-sistema-de-gestao-da-seguranca-operacional/>. Acesso em: 31 maio 2022.

Também deve: ter treinamentos constantes e programados, ter processos e procedimentos bem definidos, ter relatos de segurança operacional (sobre isso, remeto ao RELPREV no próximo parágrafo), ter registros de todos os aspectos dos procedimentos de segurança e ter Indicadores de desempenho de segurança (IDSO). [103]

Nesse sentido, o SGSO é formado por quatro elementos: planejar, fazer, checar e revisar. Esses elementos formam um ciclo de melhoria permanente nos níveis de segurança operacional. [104]

Com efeito, no âmbito da segurança operacional, uma ferramenta que, embora não seja específica do SGSO, ganha importância é o Relatório de Prevenção – RELPREV, que é um documento que relata fatos potencialmente perigosos na aviação e os leva ao conhecimento da autoridade competente para tomar as medidas cabíveis. Este pode ser anônimo ou identificado. Porém, caso em hipótese alguma poderá ser usado para fins punitivos. [105] Como se averigua, essa é uma ferramenta paralela ao SGSO, mas que, há muito tempo vem contribuindo com a segurança operacional na aviação.

9.3. *Safety vs. Security*

Embora não seja um tema propriamente dito, é fundamental esclarecer dois termos que, embora muitas vezes usados como sinônimos, possuem significados distintos e cruciais no Direito Aeronáutico: *Safety* e *Security*. Ambos são pilares da aviação, mas tratam de riscos de naturezas diferentes.

Safety (Segurança Operacional): Refere-se à prevenção de acidentes e incidentes aéreos que possam ocorrer de forma não intencional. O foco do *Safety* está na identificação de perigos e no gerenciamento de riscos decorrentes de falhas humanas, problemas técnicos, condições meteorológicas adversas, deficiências de projeto ou procedimentos inadequados. O objetivo é evitar que um evento não intencional cause danos a pessoas ou propriedades. O sistema de gerenciamento que cuida do *Safety* é o SGSO (Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional).

[103] LEMOS, Alvaro. SGSO – Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – Parte 2. [S. l.], 10 fev. 2020. Disponível em: <https://guiaaeronautico.com/sgso-sistema-de-gerenciamento-de-seguranca-operacional-parte-2/>. Acesso em: 31 maio 2022.

[104] LEMOS, Alvaro. SGSO – Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – Parte 2. [S. l.], 10 fev. 2020. Disponível em: <https://guiaaeronautico.com/sgso-sistema-de-gerenciamento-de-seguranca-operacional-parte-2/>. Acesso em: 31 maio 2022.

[105] LIRA, Wescley José; TD, Aero. Segurança de Voo. [S. l.], 2015. Disponível em: <https://aerotd.com.br/decoleseufuturo/wp-content/uploads/2015/05/SEGURAN%C3%87A-DE-VOO-.pdf>. Acesso em: 30 maio 2022.

Security (Proteção da Aviação Civil): Refere-se à proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, ou seja, atos intencionais e maliciosos. O foco do *Security* está na prevenção de crimes como terrorismo, sequestro de aeronaves, sabotagem, atentados a bomba e outras ameaças deliberadas. As medidas de *Security* incluem a inspeção de passageiros e bagagens, o controle de acesso a áreas restritas e a implementação de procedimentos de inteligência. O programa que gere o *Security* é conhecido pela sigla AVSEC (do inglês, *Aviation Security*).

9.4. SGSO vs. AVSEG

Seguindo essa linha, é útil distinguir o Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) com o programa de Proteção da Aviação Civil (AVSEC) seguindo os critérios abaixo especificados:

Quanto ao Objetivo:

- SGSO: Tem como meta final a redução do risco de acidentes a um nível tão baixo quanto razoavelmente praticável. Seu universo de atuação são as falhas e os perigos operacionais.
- AVSEC: Tem como meta a prevenção total de atos de interferência ilícita. Seu universo são as ameaças e as vulnerabilidades a atos criminosos.

Quanto à Filosofia e Abordagem:

- SGSO: Opera sob uma filosofia proativa e preditiva. Baseia-se na coleta e análise contínua de dados para identificar tendências de risco antes que resultem em um acidente.
- AVSEC: Opera com uma abordagem baseada em regras, dissuasão e defesa. Seu foco é no cumprimento estrito de procedimentos de segurança (inspeção, controle de acesso) para deter agentes mal-intencionados.

Quanto à Metodologia:

- SGSO: Utiliza ferramentas de gerenciamento de risco. Os perigos são identificados, os riscos são avaliados em termos de probabilidade e severidade, e barreiras de mitigação são implementadas e monitoradas.

- AVSEC: Utiliza ferramentas de controle e inteligência. As medidas incluem inspeção de pessoas e bens, controle de acesso a áreas restritas, uso de tecnologia de detecção e análise de informações de inteligência para antecipar ameaças.

Quanto à Base Regulatória:

- SGSO: É regido internacionalmente pelo Anexo 19 da OACI. No Brasil, é detalhado no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR) e em regulamentos específicos da ANAC que exigem que os provedores de serviço (empresas aéreas, aeroportos, etc.) desenvolvam e mantenham seu próprio SGSO.
- AVSEC: É regido internacionalmente pelo Anexo 17 da OACI. No Brasil, é implementado através do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC) e de regulamentos como o RBAC nº 107 e nº 108.

Portanto, embora ambos os sistemas visem proteger vidas e bens na aviação, eles representam disciplinas distintas, com mentalidades, ferramentas e fundamentos legais próprios que, juntas, formam o escudo de proteção completo do transporte aéreo.

10.

CONCLUSÕES

O livro "Manual de Direito Aeronáutico: uma introdução" nos conduz a uma jornada pela complexidade do Direito Aeronáutico, destacando suas principais conclusões e relacionando os tópicos para uma compreensão mais aprofundada.

Evolução Histórica da Aviação e do Direito Aeronáutico: A obra nos lembra que a evolução da aviação está intrinsecamente ligada à evolução do Direito Aeronáutico. Compreender o passado é essencial para apreciar o presente e planejar o futuro da aviação e das regulamentações que a envolvem.

Regulamentação Internacional e Nacional: O livro enfatiza como a aviação é uma indústria global, com regulamentações que transcendem fronteiras nacionais. Revela a importância de países como o Brasil adotarem regulamentos internacionais para garantir a segurança e a eficiência da aviação.

Impacto na Indústria da Aviação: Os regulamentos do Direito Aeronáutico têm um impacto direto na operação de aeronaves e no transporte aéreo. Isso influencia não apenas as empresas aéreas, mas toda a cadeia de valor da indústria, desde fabricantes até prestadores de serviços.

Responsabilidade Civil e Criminal: O livro demonstra que questões de responsabilidade são centrais no Direito Aeronáutico. Relaciona as consequências legais de acidentes aéreos, destacando como a lei lida com a atribuição de responsabilidades em situações complexas.

Investigações de Acidentes Aeronáuticos: A investigação de acidentes é vista como uma ferramenta fundamental para prevenir futuros incidentes. Aprofunda a diferença entre investigações de acidentes e investigações criminais, enfatizando a necessidade de abordagens independentes para melhorar a segurança.

Jurisprudência Brasileira e Precedentes do STJ: Os precedentes do Superior Tribunal de Justiça desempenham um papel importante na interpretação e aplicação das leis de aviação no Brasil. Destaca como essas decisões influenciam a prática jurídica.

Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO): O livro nos mostra que o SGSO é uma ferramenta crucial para garantir a segurança em todas as operações aéreas. Relaciona como a segurança operacional é uma prioridade contínua que envolve todos os participantes da aviação.

Relatório de Prevenção de Incidentes (RELPREV): Explora o papel do RELPREV como um instrumento para relatar eventos potencialmente perigosos. Destaca como essa ferramenta contribui para uma cultura de segurança ao permitir relatos sem medo de punições.

Complexidade e Interconexão das Questões Aeronáuticas: O Direito Aeronáutico é apresentado como uma disciplina complexa e interconectada, onde regulamentações técnicas, responsabilidades e segurança estão intrinsecamente relacionadas. Mostra como uma abordagem holística é necessária para compreender plenamente as questões aeronáuticas.

Contribuição para a Compreensão do Direito Aeronáutico: A conclusão geral é que o livro contribui significativamente para a compreensão do Direito Aeronáutico. Conecta os tópicos, destacando que a aviação é mais do que uma conquista tecnológica; é uma arena onde o conhecimento jurídico é fundamental para garantir a segurança e a ordem em um mundo cada vez mais interligado.

Essas conclusões ressaltam que o Direito Aeronáutico é uma disciplina diversificada e interdependente que desempenha um papel crítico na moldagem da aviação e, por extensão, da sociedade. A obra oferece uma visão ampla e aprofundada, enfatizando como a compreensão das complexas questões aeronáuticas é essencial para promover a segurança e a eficiência da aviação.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Luis Ivani de Amorim. **Curso de Direito Aeronáutico**. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1998. ISBN 85-309-0693-4.

ALMEIDA, José Gabriel Assis de. A CONVENÇÃO DE MONTREAL DE 1999 E O TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL NO BRASIL. **Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial**, [s. l.], 2008. Disponível em: <https://sbda.org.br/wp-content/uploads/2018/10/1803.pdf>. Acesso em: 6 abr. 2022.

ALVARENGA, Ricardo. **Direito Aeronáutico**: dos contratos e garantias sobre aeronaves. Belo Horizonte: Del Rey, 1992.

ANAC (Brasil). Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. **RESOLUÇÃO Nº 400, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2016**. Brasília, 15 dez. 2016. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016/@display-file/arquivo_norma/RA2016-0400%20-%20Compilado%20at%C3%A9%20RA2017-0434.pdf. Acesso em: 25 maio 2022.

ANAC (Brasil). Regras Gerais para petição de emissão, alteração, revogação e isenção de cumprimento de regra. **RBAC 11 EMD 03**. [S. l.], 24 mar. 2021. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-011/@display-file/arquivo_norma/RBAC11EMD03.pdf. Acesso em: 28 abr. 2022.

ANAC (Brasil). Operação De Empresas Estrangeiras Que Têm Por Objetivo O Transporte Aéreo Público No Brasil (Operations Of Foreign Air Carriers Within Brazil Engaged In Common Carriage). **RBAC 129 EMD 01**. [S. l.], 31 ago. 2018. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-129/@display-file/arquivo_norma/RBAC129EMD01.pdf. Acesso em: 28 abr. 2022.

BRASIL. [Constituição (1934)]. **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil**. [S. l.]: s. n., 1934. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao34.htm. Acesso em: 27 mar. 2022.

BRASIL. [Constituição (1937)]. **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil**. [S. l.]: s. n., 1937. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao37.htm. Acesso em: 27 mar. 2022.

BRASIL. [Constituição (1946)]. **Constituição dos Estados Unidos do Brasil**. [S. l.: s. n.], 1946. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao46.htm. Acesso em: 27 mar. 2022.

BRASIL. [Constituição (1967)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. [S. l.: s. n.], 1967. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao67.htm. Acesso em: 27 mar. 2022.

BRASIL. [Constituição (1969)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. [S. l.: s. n.], 1969. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao67EMC69.htm. Acesso em: 27 mar. 2022.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. [S. l.: s. n.], 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 27 mar. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 5.910, de 28 de setembro de 2006**. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. [S. l.], 28 set. 2006. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm. Acesso em: 29 mar. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 14.050, de 5 de fevereiro de 1920**. Aprova o regulamento da Inspeção Federal de Navegação. [S. l.], 5 fev. 1920. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/426408/publicacao/15690583>. Acesso em: 27 mar. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 16.983, de 22 de julho de 1925**. Aprova o regulamento para os Serviços Cíveis de Navegação Aérea. [S. l.], 28 ago. 1925. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-16983-22-julho-1925-529760-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 27 mar. 2022.

BRASIL. **Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946**. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. [S. l.], 12 set. 1946. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm. Acesso em: 28 mar. 2022.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966.** Institui o Código Brasileiro do Ar. [S. l.], 18 nov. 1966. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del0032.htm. Acesso em: 27 mar. 2022.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 483, de 8 de junho de 1938.** Institue o Código Brasileiro do Ar. [S. l.], 27 jun. 1938. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-483-8-junho-1938-350803-norma-pe.html>. Acesso em: 27 mar. 2022.

BRASIL. **Lei nº 4.911, de 12 de janeiro de 1925.** Fixa a Despesa Geral da Republica dos Estados Unidos do Brasil para o exercicio de 1925. [S. l.], 13 jan. 1925. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1920-1929/lei-4911-12-janeiro-1925-565565-publicacaooriginal-89335-pl.html>. Acesso em: 27 mar. 2022.

BRASIL. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.** Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. [S. l.], 23 dez. 1986. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565compilado.htm. Acesso em: 16 abr. 2022.

BRASIL. RE 636331, Relator(a): GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em 25/05/2017, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-257 DIVULG 10-11-2017 PUBLIC 13-11-2017

BRASIL. **Medida Provisória nº 1.089, de 29 de dezembro de 2021.** Altera a Lei nº 6.009, de 26 de dezembro de 1973, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, para dispor sobre o transporte aéreo. [S. l.], 30 dez. 2021. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2019-2022/2021/Mpv/mpv1089.htm#art4. Acesso em: 17 abr. 2022.

CHROPACZ, Franciely. **Introdução ao Estudo do Direito Aeronáutico.** 1. ed. Belo Horizonte: Dialética, 2020. ISBN 978-65-87403-84-7.

FILGUEIRA, Hilton Rayol. **Aspectos Contemporâneos do Direito Aeronáutico.** Belo Horizonte: Dialética, 2021. ISBN 9786559560301.

HONORATO, Marcelo. **Crimes Aeronáuticos.** 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015. 722 p. ISBN 9788584402922.

LAENDER, Alessandro Azzi; E SILVA, Juliano Veloso Leite; MOURÃO, Sérgio Luís (org.). **Direito Aeronáutico.** 1. ed. Belo Horizonte: D'Plácido, 2020. ISBN 978-85-8425-866-6.

LEMOS, Alvaro. **O que é o SGSO – Sistema de Gestão da Segurança Operacional ?**. [S. l.], 8 fev. 2020. Disponível em: <https://guiaaeronautico.com/o-que-e-o-sgso-sistema-de-gestao-da-seguranca-operacional/>. Acesso em: 31 maio 2022.

LEMOS, Alvaro. **SGSO – Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional – Parte 2**. [S. l.], 10 fev. 2020. Disponível em: <https://guiaaeronautico.com/sgso-sistema-de-gerenciamento-de-seguranca-operacional-parte-2/>. Acesso em: 31 maio 2022.

LIMA, GEORGE WASHINGTON ARANTES ALVES DE. **A COMPETÊNCIA PARA A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS NO BRASIL**. Orientador: Leonardo Rodrigues de Souza. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Direito) - Núcleo de Trabalho de Curso da UniEvangélica, Anápolis, 2018. Disponível em: <http://repositorio.aee.edu.br/bitstream/aee/588/1/Monografia%20-%20George%20Washington.pdf>. Acesso em: 30 maio 2022.

LIRA, Wescley José; TD, Aero. **Segurança de Voo**. [S. l.], 2015. Disponível em: <https://aerotd.com.br/decoleseufuturo/wp-content/uploads/2015/05/SEGURAN%C3%87A-DE-VOO-.pdf>. Acesso em: 30 maio 2022.

MASSON, Cleber. **Código Penal Comentado**. 2. ed. rev. atual. e aum. Rio de Janeiro: Forense, 2014. ISBN 978-85-309-5444-4.

NÓBREGA, José Flóscolo da. **Introdução ao Direito**. 8. ed. rev. e atual. João Pessoa: Edições Linha d'Água, 2007. ISBN 978-85-7611-010-1.

PACHECO, José da Silva. **Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica**. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1990.

PEDRO, Fábio Anderson de Freitas. **Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional**. 1. ed. [S. l.]: Bianch, 2012. ISBN 9788566282016.

PORTELA, Paulo Henrique Gonçalves. **Direito Internacional Público e Privado**. 6. ed. rev. atual. e aum. [S. l.]: JusPodivm, 2014.

REALE, Miguel. **Lições Preliminares de Direito**. 27. ed. São Paulo: Saraiva, 2002. ISBN 978-85-02-13373-0.

SEGUNDO, Hugo de Brito Machado. **O Direito e sua ciência: uma introdução à epistemologia jurídica**. 2. ed. Indaiatuba: Foco, 2021. ISBN 978-65-5515-309-5. *E-book*

SOBRE O AUTOR



Bruno Rabelo Coutinho Saraiva

Advogado com formação multidisciplinar e vasta experiência nos campos do direito, negócios e tecnologia. Sua atuação se destaca pela capacidade de integrar conhecimentos de diferentes áreas, com um olhar focado em inovação e empreendedorismo.

Ele é Mestre em Propriedade Intelectual e Transferência de Tecnologia para Inovação pelo Instituto Federal do Ceará (IFCE), com bolsa do CNPq. Além disso, possui Mestrado em Ciências Jurídicas pela Universidad de la Integración de las Américas (UNIDA/PY) e Pós-graduação em Docência do Ensino Superior pela Universidade Candido Mendes (UCAM/RJ).

Como pesquisador, Bruno é membro ativo do Grupo de Pesquisa, Ensino e Extensão em Direito Administrativo Contemporâneo (GDAC) e do Grupo de Estudos sobre Direito Internacional da Aviação Civil e Espacial (UNB/DF).

Para mais informações, seu histórico acadêmico completo está disponível no Currículo Lattes e sua produção científica no ORCID.

- **Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/6348125078502498>
- **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-9777-4162>