

O DIREITO AERONÁUTICO NA AVIAÇÃO



Por Hilton Rayol*

Um dos assuntos relevantes na atividade aérea nos dias de hoje, e que tem desenvolvido um papel importante para a aviação, abordando diversas áreas que são interessantes na matéria aeronáutica, o **Direito Aeronáutico**, um ramo da ciência jurídica, regula os mais variados segmentos, tais como: tráfego aéreo, navegação aérea, proteção ao voo, segurança de voo, registro de aeronaves, investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, transporte aéreo, treinamento de pessoal da aviação, indústria aeronáutica e serviços auxiliares, infraestrutura aeroportuárias e aviação de segurança pública, e suas relações internacionais, como os Tratados e Convenções.

O artigo refere-se a importantes definições de alguns autores que descrevem sobre o tema, mais observei uma característica interessante durante as pesquisas que está denominado como **Direito Aéreo**.

A respeito dessa designação, o jurista SAMPAIO LACERDA *distingue a expressão Direito Aéreo como um campo de ação amplo; que abrange não só as normas relativas à locomoção aérea, como ainda as necessárias à regulamentação das diversas atividades utilizadas no espaço aéreo, alcançando as aplicações das invenções recentes: condutos elétricos, telégrafos, radiotelegrafia, radiotelefonia e a televisão.*

Muito embora não exista qualquer equivalência entre o **Direito Aéreo** e o **Direito Aeronáutico**, me deparei com mais algumas definições que são interessantes para incluirmos neste artigo. Conforme esclarece JÔNATAS MILHOMENS: *Há fenômenos que se passam no ar e que, pelo seu valor econômico e político, interessam ao direito, são objeto de regras jurídicas e, todavia, não formam substrato de Direito Aeronáutico. A legislação sobre condutores elétricos, certas normas de direito civil, penal, administrativo que objetivam fatos relacionados com a atmosfera, podem dizer-se Direito Aéreo, não porém, Direito Aeronáutico. A legislação brasileira sobre*

radiocomunicações (radiodifusão, radiorecepção)... não constitui, de modo algum, Direito Aeronáutico, posto que constitua Direito Aéreo.

Uma outra denominação interessante que aborda a expressão **Direito Aéreo**, LUIS IVANI de AMORIM ARAÚJO, descreve no seu livro que as expressões **Direito Aéreo e Direito Aeronáutico** não são equivalentes, não são idênticas. *O Direito Aeronáutico estuda, apenas, os problemas relacionados com a navegação aérea e não as restantes atividades e aspectos que, direta ou indiretamente, se referem ao espaço aéreo (radiotelegrafia, radiofonia), as quais pertencem ao campo do Direito Aéreo.*

Consequentemente, o Direito Aeronáutico estuda, as questões que têm vinculação com a navegação ou o transporte pelo ar, e não aos aspectos que estão relacionados com espaço aéreo, as quais dizem respeito ao **Direito Aéreo**.

E como podemos definir o Direito Aeronáutico?

Segundo JOSÉ da SILVA PACHECO, *define o Direito Aeronáutico como o conjunto de normas jurídicas sobre a matéria aeronáutica, abrangente da navegação aérea, tráfego aéreo, infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, atos e serviços, direta ou indiretamente, relacionados ao voo de aeronaves.*

Tito Ballarino e Silvio Busti, *entende o Direito Aeronáutico como a disciplina que estuda as leis que regem a atividade e as coisas – principalmente aviões e instalações do aeroporto – que constituem os elementos fundamentais.*

Um outro aspecto significativo, diz respeito as fontes do Direito Aeronáutico, que estão narradas pelo autor LUIS IVANI de AMORIM ARAÚJO, a saber:

1- Legislação Interna. *O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19.12.1986) estabelece, em seu artigo 1º, não só as fontes do Direito Aeronáutico de nossa Pátria: os tratados, o próprio Código e a legislação complementar, mas também uma norma de prelação.*

2- Legislação Internacional. *Antes de examinarmos as diversas Convenções referentes ao Direito Aeronáutico, bom é esclarecer que Convenção e Tratado são expressões sinônimas. Se antigamente se empregava o termo Convenção para indicar os acordos entre Estados objetivando assuntos de natureza econômica, comercial ou administrativa e a designação Tratado para os acordos de caráter político, hoje não se faz mais tal divergência.*

Com a criação das primeiras regras que tiveram um reconhecimento mundial através das convenções internacionais, vale salientar a primeira em 1919, realizada em Paris, que deu origem à Comissão Internacional de Navegação Aérea – CINA, dando início a seguinte preleção:

Considerando que o desenvolvimento futuro da aviação civil internacional pode contribuir poderosamente para criar e conservar a amizade e a compreensão entre as

nações e os povos do mundo, mas que seu abuso pode transformar-se em ameaça ou perigo para a segurança geral, e considerando que é aconselhável evitar todo atrito ou desinteligência e estimular entre as nações e os povos a cooperação da qual depende a paz do mundo;

Os Governos abaixo assinados, tendo concordado em certos princípios e entendimentos para que a aviação civil internacional se desenvolva de maneira segura e sistemática, e que os serviços de transporte aéreo internacional se estabeleçam numa base de igualdade de oportunidades, funcionem eficaz e economicamente, concluem a presente Convenção.

A Convenção de Paris tem alguns aspectos importantes, a saber:

- *Princípios Gerais;*
- *Nacionalidades das aeronaves;*
- *Certificado de Nacionalidade e Aptidão;*
- *Admissão da navegação aérea sobre território estrangeiro;*
- *Regras para serem observadas na saída, em rota e na decolagem;*
- *Transportes proibidos;*
- *Aeronaves do Estado;*
- *Comissão Internacional de aviação aérea e;*
- *Disposições finais.*

Vale ressaltar que a Convenção de Paris para a sua regulamentação da navegação aérea em 1919, foi influenciada nas leis marítimas, buscando uma padronização na atividade aérea.

A seguir tivemos outras Convenções que foram relevantes, são elas: Havana (1928), a Convenção de Varsóvia (1929), a Convenção de Roma (1933) e, uma das mais importantes, a Convenção de Chicago no ano de 1944, que criou a Organização de Aviação Civil Internacional – OACI, que é um organismo integrante da ONU, sendo atualmente composta por 191 Estados-Membros, com os seus 19 anexos que estabelecem as normas e os métodos recomendados para aviação civil internacional, 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 – Unidade de Medida a serem usadas nas Operações Aéreas e Terrestres;

Anexo 6 – Operações 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 – Aeroportos;

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;

E o mais recente, o Anexo 19, que trata do Gerenciamento da Segurança Operacional.

Ao final da Segunda Guerra Mundial, a comunidade internacional identificou a necessidade do desenvolvimento de normas, princípios e padrões comuns para regular o rápido crescimento de um modal de transporte que revolucionaria, nos anos subseqüentes, o modo como o ser humano lidaria com as distâncias geográficas e com a velocidade dos fluxos comerciais – a aviação civil.

A Convenção de Chicago tornou-se o centro das atenções mundiais, iniciando os debates sobre o transporte aéreo, que já levava passageiros e carga por todo o mundo, pois existia uma preocupação em relação a criação de regras gerais que proporcionassem ao usuário, em qualquer país, segurança, eficiência e regularidade

aéreas, bem como para a proteção ambiental da aviação.



Na reunião estavam presentes representantes de 52 nações, na Conferência Internacional de Aviação Civil de Chicago, para elaborar a chamada “Convenção de Chicago”, onde no dia 07.12.1944, nascia a **Organização de Aviação Civil Internacional – OACI**.



Com sede em Montreal, Canadá, a OACI é a principal organização governamental da aviação civil, sendo formada por 191 Estados-Membros e representantes da indústria e de profissionais da aviação.

O Brasil tem participado ativamente nas discussões e elaboração de normativas e recomendações técnicas emitidas pelo Organismo.

A OACI desempenha as seguintes funções:

I – Legislativa: *modificar a Convenção (art.49,I), estudar e preparar, por meio de Comitê Jurídico, projetos de Convenção sobre matéria de Direito Aeronáutico;*

II – Técnica: *adotar e alterar, quando achar conveniente, normas relativas ao sistema de comunicações e amparo à aeronavegação, características de aeroportos e áreas de pouso, regras de tráfego, bem como todas as sugestões relacionadas com a segurança, regularidade e eficiência da aeronavegação;*

III – Jurídica: *os Estados podem solucionar suas controvérsias sem a necessidade de apelar para a violência. Diversos processos pacíficos – diplomáticos ou jurídicos – podem resolver os litígios existentes entre dois ou mais Estados, e as diversas organizações de caráter internacional estabelecem que todos os desentendimentos que possam surgir entre seus membros devem ser solucionados pelos meios pacíficos, quer eles sejam diplomáticos ou jurídicos.*

A Convenção de Aviação Civil Internacional no seu preâmbulo, considera que o desenvolvimento futuro da aviação civil internacional pode contribuir poderosamente para criar e conservar a amizade e a compreensão entre as nações e os povos do mundo, mas que seu abuso pode transformar-se em ameaça ou perigo para segurança.

Existem dois artigos nesta Convenção que reconheço serem relevantes neste tema, são eles:

Artigo 1º - Soberania

Os Estados contratantes reconhecem ter cada Estado a soberania exclusiva e absoluta sobre o espaço aéreo sobre seu território.

O Estado é um conjunto de indivíduos estabelecidos em determinado território de maneira permanente e que obedecem a um governo autônomo, no plano externo, e soberano, no campo interno. Apesar de reconhecer que o Estado possui soberania exclusiva e absoluta sobre o espaço que o cobre, não esclareceu até onde se estendia a mencionada soberania. (LUIS IVANI DE AMORIM ARAÚJO).

Artigo 2º - Territórios

Para os fins da presente Convenção, considera-se como território de um Estado, a extensão terrestre e as águas territoriais adjacentes, sob a soberania, jurisdição, proteção ou mandato do citado Estado.

O território é o espaço delimitado onde se encontram os demais elementos – população e governo – no qual o Estado exerce, válida e de maneira permanente, sua soberania e domínio exclusivo. (LUIS IVANI DE AMORIM ARAÚJO)

E qual a missão da OACI?

Servir como fórum global dos Estados-membros para a aviação civil internacional. Para isso desenvolve políticas e normas, compromete-se com auditorias de conformidade, realização de estudos e de análises, presta assistência e desenvolve a capacidade da aviação através de muitas outras atividades com a cooperação dos seus Estados-Membros e das partes interessadas.

Segundo DENIS BIANCHINI, a ICAO trabalha para o desenvolvimento e a organização dos transportes aéreos, de modo a melhorar a segurança, a eficiência, a economia, a proteção do meio ambiente e o desenvolvimento sustentável da aviação civil através da cooperação dos Estados-membros.

Não poderia deixar de mencionar que o **Direito Aeronáutico** está respaldado na **Constituição Federal de 1988** regulado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, denominado **Código Brasileiro de Aeronáutica**.

A Constituição Federal relata nos artigos 21 e 22 que:

Art.21 Compete a União: ... XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: ... c) a navegação aérea, aeroespacial e a infraestrutura aeroportuária.

Art.22 Compete privativamente à União legislar sobre:

I- direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho.

Finalizo este artigo, descrevendo sobre a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que de acordo com a legislação constituiu as normas, regras e as suas atribuições na atividade aérea.

A Lei nº 11.182, de 2005, estabelece a criação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), órgão que tem um caráter de uma autarquia especial e que passou a ter autoridade sobre a aviação civil, incumbindo de adotar as medidas necessárias para o atendimento de interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do país, atuando com independência e consoante os ditames que regem a Administração Pública: **legalidade, moralidade, impessoalidade e publicidade**.

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), uma das agências reguladoras federais do País, foi criada para regular e fiscalizar as atividades da aviação civil e a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária no Brasil. Instituída em 2005, começou a atuar em 2006 substituindo o Departamento de Aviação Civil (DAC). É uma autarquia federal de regime especial e está vinculada à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. As ações da ANAC se enquadram nas atividades de certificação, fiscalização, normatização e representação institucional. (Fonte: <http://www.anac.gov.br>)

* Autor: Piloto de Linha Aérea; Bacharel em Aviação Civil pela Unicesp Brasília; MBA em Gestão Aeroportuária; Pós-graduação em Segurança de Voo e Aeronavegabilidade Continuada pelo ITA; Curso de Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional SGSO pela ANAC; Direito Aeronáutico pela Academia Brasileira de Direito Aeronáutico – ABDA; Perito Judicial Aeronáutico pelo Instituto J. B. Oliveira; Curso de PBN pela ANAC.