

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS
ESCOLA DE DIREITO E RELAÇÕES INTERNACIONAIS
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE CURSO
ARTIGO CIENTÍFICO

DIREITO AERONÁUTICO:

RESPONSABILIDADE CIVIL E PENAL NOS ACIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

ORIENTANDO (A): LUAN DE PAULA RIBEIRO

ORIENTADOR (A): PROF. Ma. CARMEN DA SILVA MARTINS

GOIÂNIA

2020

LUAN DE PAULA RIBEIRO

DIREITO AERONÁUTICO:

RESPONSABILIDADE CIVIL E PENAL NOS ACIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

Artigo Científico apresentado à disciplina Trabalho de Curso II, da Escola de Direito e Relações Internacionais, Curso de Direito, da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUCGOIÁS).

Prof. (ª) Orientador (ª): Ma. CARMEN DA SILVA MARTINS

GOIÂNIA

2020

LUAN DE PAULA RIBEIRO¹

DIREITO AERONÁUTICO:

RESPONSABILIDADE CIVIL E PENAL NOS ACIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

Data da Defesa: 23 de novembro de 2020

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Prof. Ma. CARMEN DA SILVA MARTINS Nota

Examinador Convidado: Prof. Me. LUIZ CARLOS DE PÁDUA BAILÃO Nota

¹ Graduando em Direito. E-mail: luanconciliador@hotmail.com

Dedico este trabalho a minha esposa que sem o apoio e ajuda não teria conseguido elaborá-lo, muito menos concluí-lo. A minha filha que se abdicou de tempo juntos para que pudesse me concentrar e executar este trabalho. Aos meus pais que mais uma vez proporcionaram uma grande oportunidade de estudar e chegar até a conclusão para me capacitar. Venho também dedicar aos meus professores que tiveram a árdua tarefa de me ensinar, explicar quantas vezes fossem necessárias, com total paciência e proficiência para adquirir o conhecimento necessário para executar uma profissão tão sonhada. A todos, pois, o meu muito obrigado!

Agradeço a Deus por me sustentar nas horas difíceis e por permitir alcançar as metas traçadas durante a caminhada. Agradeço também a todas as pessoas que me auxiliaram na construção deste trabalho e que me incentivaram a persistir nos meus objetivos, que muitas das vezes foram complicadas de realizar e continuar. Minha gratidão perdura aos meus familiares, que tanto me apoiaram, aos meus professores, que compartilharam do seu conhecimento, tempo e dedicação para me fazer chegar aqui com excelência. Agradeço em especial minha Orientadora, Ma. Carmen da Silva Martins, por quem possuo profundo respeito e admiração, a qual vou levar a amizade para toda uma vida. Seu vasto conhecimento, sua calma me foram fundamentais para meu processo de aprendizagem, realização do trabalho com mais tranquilidade e sucesso.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

CAN – Correio Aéreo Nacional

CBA – Código Brasileiro de Aeronáutico

CC – Código Civil

CDC – Código de Defesa do Consumidor

CENIPA – Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes

CF – Constituição Federal

CNPAA – Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

COMAER – Comando Aéreo Regional

CP – Código Penal

DAC – Departamento de Aviação Civil

DECEA – Departamento de Controle do Espaço Aéreo

ECOSOC – Conselho Econômico e Social das Nações Unidas

EUA – Estados Unidos da América

FAB – Força Aérea Brasileira

IATA – International Air Transport Association

ICAO – International Civil Aviation Organization

OACI – Organização da Aviação Civil Internacional

ONU – Organização das Nações Unidas

SERIPA – Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

SIPAER – Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

SUMÁRIO

RESUMO.....	7
INTRODUÇÃO.....	8
I – HISTÓRICO DO DIREITO AERONÁUTICO.....	9
1.1 EVOLUÇÕES DA LEGISLAÇÃO AERONÁUTICA.....	10
1.2 CONCEITUANDO DIREITO AERONÁUTICO.....	13
1.3 CONVENÇÕES NORMATIVAS NO TRANSPORTE AÉREO.....	14
II – RESPONSABILIDADE CIVIL E PENAL NO TRANSPORTE AÉREO.....	17
2.1 APLICAÇÕES NO DIREITO AERONÁUTICO	18
2.2 A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTE AÉREO NAS RELAÇÕES DE CONSUMO	19
2.3 RESPONSABILIDADE PENAL NO TRANSPORTE AÉREO.....	22
2.3.1 SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS.....	23
2.3.2 JURISDIÇÃO BRASILEIRA EM CRIMES AERONÁUTICOS.....	24
III – CONCLUSÃO.....	26
RESUMO EM LÍNGUA ESTRANGEIRA.....	28
PALAVRAS-CHAVE EM LÍNGUA ESTRANGEIRA.....	28
REFERÊNCIAS.....	29

DIREITO AERONÁUTICO:

RESPONSABILIDADE CIVIL E PENAL NOS ACIDENTES E INCIDENTES AÉREOS

LUAN DE PAULA RIBEIRO

RESUMO

O trabalho foi escrito com o intuito de contribuir, mesmo que timidamente, para agregar conhecimento à sociedade, o que não dispensou uma breve imersão na história do tema, notadamente acerca dos primórdios do surgimento do direito aeronáutico. Visa ainda, mesmo que também de forma modesta, à divulgação de informações referentes de como o direito aeronáutico vem sendo aplicado e atualizado no país, e ainda como impacta diretamente a aviação civil. Por fim, se esse trabalho ao menos despertar em outros estudantes do direito o interesse pelo tema, terá então atingido seu propósito maior, que é chamar a atenção para esse ramo do direito e para a importância do seu desenvolvimento para a comunidade, que cada dia mais, utiliza-se desse meio de transporte cada vez mais moderno e frequente para se locomover ou para envio e recebimento de cargas.

Palavras-chave: Direito Aeronáutico, Responsabilidade Civil, Responsabilidade Penal, Acidente Aeronáutico, Incidente Aeronáutico.

INTRODUÇÃO

Nesta monografia será abordado um breve contexto histórico do surgimento do Direito Aeronáutico, com enfoque no surgimento das legislações brasileiras e internacionais, no intuito de identificar, analisar e avaliar sua aplicabilidade na aeronáutica em conjunto com a segurança de voo, gerando assim uma maior confiabilidade nas operações de voo e na aplicabilidade do direito aeronáutico. Será abordada a temática sobre as Convenções e Tratados que se tornaram a fonte de inspiração para a criação do Direito Aeronáutico.

Programas de Segurança de Voo são aplicados através de métodos desenvolvidos no decorrer dos anos, constituindo base de registros e monitoramentos de ocorrências relacionadas à segurança, que por sua vez contribui para o desenvolvimento do direito aeronáutico e serve como banco de dados para a pesquisa e avaliação da eficiência da aplicação do direito.

No transcorrer desta monografia, percebe-se que os órgãos de proteção ao voo trabalham para desenvolver métodos e pesquisas para contribuir com o avanço no gerenciamento. Assim, protegendo as informações passadas aos órgãos de investigação e dificultando o trabalho dos aplicadores do direito, os quais devem realizar trabalhos em paralelos para concluir a causa e os fatores que levaram a um acidente. Desta forma, dificultando a punição daqueles responsáveis por danos causados aos usuários, com o discurso de facilitar a cooperação para a conclusão do inquérito aeronáutico o qual melhoraria e corrobora com a prevenção da segurança.

A investigação de acidentes aeronáuticos tem como objetivo precípuo a prevenção dos mesmos; nunca visa incriminar, culpar, nem punir ninguém, como também não visa à apuração de responsabilidade civil ou criminal.

No capítulo dois, será abordada a responsabilidade civil e a responsabilidade penal no transporte aéreo e sua aplicabilidade geral, no direito civil e penal, direito do consumidor e no direito aeronáutico. Será ainda neste capítulo, que poderá perceber as incontáveis vertentes possíveis dentro desta ciência, se tratando de um único assunto. O aplicador destas legislações deverá fazer um estudo com afinco para chegar a uma decisão incisiva e sem rebarbas, para que possibilidades em aberto e sem mérito não venham ocorrer. Para que seja possível essa análise

existe órgãos criados especialmente para o âmbito aeronáutico, visto que desde o salvamento até a parte de investigação são diferentes órgãos.

A primeira seção trata do histórico do desenvolvimento do direito aeronáutico e do surgimento da aviação de modo geral, tratando das Convenções. Já na segunda seção trata das responsabilidades cíveis e penais, oriundos dos acidentes e incidentes, como o Brasil trata as respectivas abordagens perante nossas leis pátrias e as leis externas.

I – HISTÓRICO DO DIREITO AERONÁUTICO

A história da humanidade é marcada pelos desafios e pela busca constante de meios de dominar o meio ambiente e melhorar as condições de vida da população. E para alcançar esses objetivos o homem teve de arriscar muitos perigos e vencer muitos obstáculos. Desde o início percebeu-se que a chave para as conquistas e para o progresso estava no conhecimento. Entender o funcionamento da natureza lhe daria a oportunidade de dominá-la e, com isso, criar as condições necessárias para o desenvolvimento de novas ferramentas e a conquista de recursos que mudariam as precárias e perigosas condições de vida até então dominantes (COOKE, 1964).

Partindo da necessidade de estudos, fez com que a observação e a experimentação fizessem surgir os primórdios daquilo que hoje se conhece como ciência. E o conjunto de conhecimentos adquiridos e catalogados permitiu o desenvolvimento de novas ferramentas e artefatos que vieram impulsionar o homem na busca constante por mais progresso. Essa saga rumo ao porvir obviamente não se fez desacompanhada de riscos e de quedas, que por sua vez infundiam o medo do novo. E foi do embate de todos esses desafios que forjamos a tecnologia que hoje nos favorece e que por sua vez constitui a base para voos mais altos, rumo ao infinito (COOKE, 1964).

A aviação sendo um fascínio e sempre aguçando a criatividade, os medos e a aventura do ser humano, surgiu através da mitologia, onde já se verificava na história de Dédalo e Ícaro a vontade de voar. Em menos de um século de existência, a aeronáutica experimentou uma evolução tecnológica fantástica, sendo comparada a invenção da roda (PEDRO, 2012).

Após as duas grandes guerras mundiais, a aviação passou a ser um importante meio de transporte, visto sua significativa evolução técnica de voar e o aumento expressivo no número de aeronaves e pilotos, tornando-se um instrumento veloz, eficiente e seguro (PEDRO, 2012).

O direito aeronáutico também denominado de Direito Aéreo aborda as relações jurídicas vinculadas com a navegação aérea, o transporte aéreo e a aviação civil em geral. No Brasil o direito aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais, assim como pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA, lei 7.565/86) e pela legislação complementar. Esse ramo da ciência jurídica teve maior impulso no pós-primeira guerra mundial, com a criação de organismos internacionais e novas convenções das conferências mundiais (BRASIL ESCOLA, acessado no dia 23/03/2020).

1.1 EVOLUÇÕES DA LEGISLAÇÃO AERONÁUTICA

No ano de 1927 foi despertada a atenção da Aviação Naval para a segurança de voo, já que até então seus aviadores desdenhavam os riscos inerentes à atividade aérea, fazendo com que a Marinha pagasse um alto preço (DIRETORIA DE AERONÁUTICA DA MARINHA, 2013, acessado dia 24/03/2020).

Algumas das medidas por ela tomadas consistiram em instituir o uso obrigatório de paraquedas para cada tripulante (tendo sido adquirido um número suficiente deles) e a inspeção semestral da saúde de seus aviadores. Já em 1928 outras medidas de segurança foram adotadas, como por exemplo; a criação das regras de voo e estabelecimento de um circuito de tráfego nos campos de pouso. Surgiram, assim, as normas referentes ao voo visual e a padronização de se realizar um circuito de tráfego aéreo em todos os aeródromos brasileiros (DIRETORIA DE AERONÁUTICA DA MARINHA, 2013, acessado dia 24/03/2020).

Outro acontecimento importante foi a criação do serviço de correio. Em 1936 foi criado o Correio Aéreo Naval, cujo objetivo foi ligar as principais bases de Aviação Naval, estabelecendo um serviço de rádio comunicação para informar aos pilotos as condições meteorológicas em sua rota de voo e destino, bem como informações sobre a pista e aeroporto. No ano de 1938 a Escola de Aviação naval abrigou um núcleo de socorro, constituído por uma ambulância, caminhão bombeiro e a respectiva equipe de socorro (BARSA, 2002).

Em 1941 houve a criação do Ministério da Aeronáutica, primeiro do gênero da América do Sul, o que causou a paralisação das atividades aéreas da Marinha. A partir daí houve a junção do Correio Aéreo Militar e Correio Aéreo Naval, dando origem ao Correio Aéreo Nacional (CAN), reconhecido como órgão oficial pela constituição em 1946 (ANAC, 2013, acessado dia 24/03/2020).

Coube ao novo Ministério da Aeronáutica a ativação dos órgãos de estabelecimento de regulamentação destinada às atividades de segurança de aviação no país. Ainda em 1941 foi criada a Força Aérea Brasileira (FAB), devido ao fato da aviação militar fazer parte do Exército até aquela data e assim foi integrado ao novo ministério o Departamento de Aviação Civil (DAC) (ANAC et al., 2013, acessado dia 24/03/2020).

De acordo com o site da ANAC, durante o ano de 1944 a cidade americana de Chicago tornou-se o centro das atenções mundiais. Debatia-se lá um assunto que, à época, significava grandes novidades e preocupações. O transporte aéreo, que já levava passageiros e carga por todo o mundo, necessitava de regras gerais que proporcionassem ao usuário, em qualquer país, segurança, regularidade e eficiência (ANAC, 2013).

Assim, foi assinada a Convenção de Chicago, em 07 de dezembro de 1944. Nascia a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e surgiam os padrões e as recomendações que proporcionariam, entre outros resultados, um desenvolvimento seguro e ordenado da aviação internacional (BRASIL, 1946).

Pelo artigo 37 da convenção, os estados contratantes se obrigaram a colaborar a fim de atingir a maior uniformidade possível em seus regulamentos, sempre que isto trouxer vantagens para a atividade. Para este fim, a OACI emitiu documentos, hoje chamados “anexos”, estabelecendo práticas e padrões sobre os diversos assuntos que compõem a aviação civil, a maior parte deles com o objetivo de estabelecer níveis mínimos de segurança.

Hoje a OACI é o principal órgão mundial reguladora da aviação civil, ela possui alguns objetivos regulamentares que são elencados em seus 19 anexos:

- 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.
- Anexo 19 – Gerenciamento da Segurança

A OACI é estruturada por 1 secretário e 3 órgãos especiais sendo:

Assembleia: Constituída por todos Estados contratantes e, por isso, é considerado como o poder máximo da organização. São reunidos eventualmente a cada 3 anos visando a necessidade ou convocação. A assembleia planeja as atividades para os 3 anos seguintes na organização.

Conselho: Representado por 33 membros ou Estados que fazem apontamentos políticos

Comissão de navegação aérea: Trata sobre o desenvolvimento de normas de navegação internacional. A comissão é responsável pela coordenação, exame e planejamento sobre os trabalhos da OACI.

Com a explosão no número de aviões nos céus do mundo todo, perceberam que teriam de estudar métodos e maneiras de se fazer com que as aeronaves não se chocassem no ar e não se acidentassem, fazendo surgir à necessidade de uma padronização de fácil aplicação. Isso se deu com o estabelecimento da navegação aérea e a instituição da segurança de voo (MARINHA DO BRASIL, 2013, acessado dia 25/03/2020).

O aspecto da segurança foi implantado primeiramente por alguns órgãos militares, sendo logo depois repassado para a aviação civil. A importância era tal que fizeram uma reunião com membros do mundo inteiro para aderirem às regras e estabelecerem uma padronização com vistas à harmonia nos voos de traslados, ou seja, entre os vários países. A essa reunião se deu o nome de “Convenção de Chicago”, à qual se fizeram presentes 52 países, sendo que atualmente já somam 191 os aderentes à respectiva convenção (MARINHA DO BRASIL, 2013, acessado dia 25/03/2020).

Em 1952 a Marinha retoma a atividade aérea e institui a necessidade de estabelecer suas próprias normas de prevenção e investigação de acidentes. O CENIPA foi criado em 1971 por meio do Decreto de nº 69.565, como órgão central do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER). (CENIPA, 2013, acessado dia 25/03/2020). Na sua nova filosofia, a ser difundida, a palavra inquérito foi substituída e as investigações passaram a ser realizadas com o

objetivo de promover a prevenção de acidentes aeronáuticos (CENIPA, 2013, acessado dia 25/03/2020).

“Em 18 de outubro de 1972, através da Ordem do Dia nº 0013, da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, foi criado o Núcleo do Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos da Marinha” (MARINHA DO BRASIL, 2013, acessado dia 25/03/2020). No âmbito mundial a segurança de voo ia ganhando novos conceitos, aperfeiçoando a filosofia a ela aplicada e evoluindo cada vez mais. Para garanti-la, foram estabelecidos procedimentos específicos em áreas de grande movimento de aeronaves e nas de interesse dos Ministérios da Marinha e Aeronáutica, tanto no aspecto da prevenção, quando no de investigação dos acidentes. Para isso, foi promulgada a Portaria Interministerial nº 001, de 11 de outubro de 1974, aprovando a Diretriz Marinha/Aeronáutica nº 01/74 do Serviço de Investigação e Prevenção Aeronáutico (SIPAER, 1974). Com o SIPAER inserido na estrutura Organizacional da Diretoria de Aeronáutica da Marinha e com sua atuação plena procuravam implantar e difundir uma mentalidade de segurança nas unidades envolvidas em operações aéreas da Marinha. As legislações que regulamentavam as atividades da Marinha ligadas à investigação e prevenção de acidentes foram atualizadas e aperfeiçoadas no decorrer dos anos (SIPAER, 1974, acessado dia 25/03/2020).

Em 1982 é criado o Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA), sendo que em cuja Sessão Plenária, sob a direção e coordenação do CENIPA, reúnem-se os representantes de entidades nacionais e estrangeiras, públicas e privadas, direta ou indiretamente ligadas às atividades aeronáuticas. Participam, ainda, organizações civis representativas de classes, como sindicatos e empresas privadas interessadas (CENIPA, 2013, acessado dia 26/03/2020).

1.2 CONCEITUANDO DIREITO AERONÁUTICO

A aeronáutica se desenvolveu muito no decorrer dos anos em um prazo tão curto se tornando uma atividade indispensável para as políticas de globalização demonstrando a sua real importância para o mundo atual.

Com todo esse avanço, o direito aeronáutico não pode ficar para trás, com leis defasadas pelo tempo e pelo descaso, como ocorre com outros ramos desta ciência. Ciência que está sempre chamando a atenção para si, devido a imensa necessidade, de acompanhar os avanços advindos da aviação, assim como outros ramos do direito que precisa acompanhar as práticas aplicadas ao transporte aéreo

em geral, que tem como exemplo o direito do consumidor que precisa acompanhar cada dia mais as novas modalidades aplicadas no transporte aéreo, tanto em relação às modalidades de transporte de passageiros como no transporte de bagagens ou cargas no geral.

Percebe que o direito aeronáutico desenvolveu-se acompanhando a evolução da aeronáutica, visto o avanço das necessidades específicas do transporte aéreo em âmbito nacional e internacional, corroborando com a segurança e tornando o meio de transporte mais seguro do mundo.

Com o crescimento constante da aviação no decorrer dos anos, constatou-se a necessidade de programar estudos que promoveriam a cultura dos profissionais e desenvolveriam a capacitação destes para o quesito da segurança de voo. Essa preocupação se prendeu e se deve ao fato destes mesmos profissionais trabalharem com equipamentos de alto poderio de locomoção, transporte de passageiros e de cargas muitas vezes valiosas. O desenvolvimento da tecnologia serviu para ajudar a promover esses hábitos voltados para a segurança de voo. “Assim, o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), em seu artigo 25, estabelece que a infraestrutura aeronáutica é destinada a promover a segurança, a regularidade e a eficiência da aviação civil” (CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA. LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986).

1.3 CONVENÇÕES NORMATIVAS NO TRANSPORTE AÉREO

Como visto anteriormente, o fascínio de voar sempre aguçou a curiosidade do homem desde os primórdios da existência humana, na qual já se encontrava presente na mitologia a perspectiva de voar. A mitologia grega relata a história de Dédalo e Ícaro que utilizaram de penas das aves e as colaram com cera em formato de asas para fugir do labirinto que criaram e foram presos.

Quanto ao homem, após diversas tentativas frustradas de atingir os céus, conseguiram êxito no século XX, com os irmãos Wright, que voaram seu artefato voador, o qual era lançado através de uma catapulta, no ano de 1903. Em outubro de 1906, em Paris, o brasileiro Santos Dumont voo pela primeira vez um artefato voador com capacidade de sair em voo por seus próprios meios, o avião.

Somente com a ocorrência das duas grandes guerras que a aviação se desenvolveu de fato e transformou-se no que conhecemos hoje. Após a 1ª Guerra Mundial surgiu à oportunidade e necessidade de se realizar Convenções Mundiais para estabelecer a paz mundial. Desta forma, surgiu a discussão de vários assuntos como a implantação das primeiras regras internacionais de aviação (Oliveira, 2016, acessado dia 26/03/2020).

Desde as primícias da evolução aeronáutica, as convenções foram de suma importância e se mostraram totalmente úteis para a regulamentação aérea mundial, ocorrendo à primeira Conferência sobre navegação aérea internacional em Versalhes, na França, em 1919, conhecida por “Conferência da Paz”. Tinha como objetivos:

- Trocar a paz entre os países envolvidos na Guerra (1914-1918);
- Estabelecer normas técnicas para a aviação civil internacional criando a Comissão Internacional de Navegação Aérea (CINA);
- Formação do Direito Aeronáutico e desenvolvimento da aviação civil;

Inicia-se em 1919 o processo de internacionalização da aviação civil que resultou em um incômodo sobre a natureza jurídica do espaço aéreo. Nessa orientação, havia duas correntes:

- CORRENTE INGLESA: Inclina-se para a soberania do Estado em relação ao seu espaço aéreo;
- CORRENTE FRANCESA: Era favorável a livre circulação das aeronaves;
- Houve a Conferência Ibero-Americana de Navegação Aérea, realizada em 1926 em Madri (Espanha).

Em 1928 foi realizada a Conferência de Havana que tinha como finalidade a tratativa de assuntos comerciais aéreos.

Convenção de Varsóvia ocorreu em 1929 e foi uma das mais importantes. Assinada no dia 12 de outubro daquele ano, representou a segunda conferência diplomática de direito privado aéreo realizado pela ICAO e teve como diretriz estabelecer uniformidade em matéria de definição e representar a adoção de um sistema protetivo a uma indústria nascente (Pedro, 2012).

Em 1933 a Convenção de Varsóvia foi ratificada e a mesma estabeleceu regras que visavam uniformizar os Direitos e Obrigações dos transportadores aéreos e dos usuários de transporte internacional. Na Convenção de Roma, em 1933, tratou sobre a responsabilidade civil, ou seja, o reparo de danos causados pela aeronave em solo e o Direito de sequestro da aeronave até a reparação de bens (Oliveira, 2016, acessado dia 26/03/2020).

Em 1938, foi realizada a Convenção de Bruxelas que tinha como objetivo a busca e salvamento de aeronaves por aeronaves. Já em 1944, o EUA convocou a Convenção de Chicago. Essa convenção regulamentou o sistema de aviação civil mundial e foi composta por 54 países. Foi tratada a teoria da soberania do espaço aéreo, ou seja, para território internacional é necessário a existência de um prévio

consentimento do Estado. Na Convenção de Chicago ficou claro a necessidade de aplicação das convenções para um funcionamento eficiente da aviação civil, seja na segurança, seja na circulação de pessoas de forma pacífica entre os Estados (Oliveira, 2016, acessado dia 26/03/2020).

A OACI, criada em 1944, é o principal órgão mundial regulador da aviação civil, considerada uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU) e está ligada ao Conselho Econômico e Social das Nações Unidas (ECOSOC). Foi em 1947 que ela extinguiu o CINA (Oliveira, 2016, acessado dia 26/03/2020).

Foi criada a “*International Air Transport Association*” (IATA), em abril de 1945 na cidade de Havana (Cuba). Essa associação almeja o transporte rápido, cômodo e eficiente para o público e as empresas aéreas (Oliveira, 2016, acessado dia 26/03/2020).

Decorrente a ratificação da Convenção de Chicago pelo Brasil, o Estado necessitou adequar-se as normas internacionais e criar autarquias especiais como a ANAC no ano de 2005, o que causou a extinção do antigo DAC. Ainda no Brasil, existe um sistema de regulamentação aeronáutica interna em conformidade às convenções ratificadas e todo um sistema de controle do tráfego aéreo, comunicação, regulamentação das aeronaves, do pessoal e da fiscalização (Oliveira, 2016, acessado dia 26/03/2020).

A evolução da aeronáutica ocorreu ao passar dos anos e deixou marcada em sua história, inúmeras perdas por falta de normas reguladoras as quais não haviam por desconhecimento da capacidade e do poder do avião ou outro equipamento de voo. A aviação civil internacional deixou como legado a segurança de voo que vem sendo desenvolvida no decorrer dos anos, não se permitindo o transporte por meios experimentais ou precários que provém da necessidade dos usuários do transporte à segurança tanto a suas vidas como aos bens materiais, conforme se descobriu com a evolução do mercado (Oliveira, 2016, acessado dia 26/03/2020).

O direito aeronáutico necessita estar em constante atualização para se encontrar de acordo com as evoluções tecnológicas que ocorrem na aviação e no mundo, sob pena de causar perdas, danos e prejuízos irreparáveis. Sendo considerado um dos meios de transporte mais seguros do mundo, a aviação recebe esse título devido aos esforços dos meios regulatórios que foram criados conforme a necessidade com a evolução aeronáutica (Oliveira, 2016, acessado dia 26/03/2020).

II – RESPONSABILIDADE CIVIL E PENAL NO TRANSPORTE AÉREO

A partir da invenção da roda, o homem tornou-se dependente de um suporte móvel com qual pudesse locomover-se com maior rapidez, poupando sua energia, sem depender das próprias pernas. Com o desenvolvimento do transporte e do direito, foi observado e estudada as necessidades da sociedade, surgindo cada vez mais novas tecnologias e regras de padronização e uso, para um convívio saudável.

Transportar, do latim “*transportare*”, significa em seu sentido vulgar, conduzir ou levar de um lugar para outro. No sentido jurídico exprime movimento, ou seja, a ação de conduzir ou levar coisas e pessoas de um lugar a outro, mediante contrato ou gratuitamente.

Surgiu então os fundamentos da responsabilidade civil e responsabilidade penal nas leis que orientam o transporte em suas diversas modalidades. Ao analisar as normas que regem tais responsabilidades, tanto no plano internacional quanto no plano nacional, conseguimos perceber a existência de antinomias que devem ser solucionadas da forma mais adequada para promover a melhor reparação a um dano experimentado.

Em especial, após as duas Guerras Mundiais, a aviação passou a ser vista como um importantíssimo meio de transporte, em razão da evolução técnica de voar, associada a eficiência, segurança e agilidade para transportar tanto pessoas quanto cargas.

Por todas essas qualidades, foi necessária também o amparo jurídico, que resguarda tanto os transportadores quanto os usuários. O Direito Aeronáutico, não se limita apenas aos influxos aerodinâmicos a que submetem as aeronaves, mas também as questões relativas ao controle do espaço aéreo, aeródromos, infraestrutura, comunicações, segurança, investigação e normatização.

A Constituição Federal fez surgir a responsabilidade sem culpa, ou responsabilidade objetiva, consagrando a teoria do risco, apenas para pessoas jurídicas de direito público ou de direito privado quando prestadora de serviços públicos. Para as outras modalidades de exploração do transporte não há legislação específica, devendo então incidir a norma geral do Código Civil, que dispõe:

“Art. 734: O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo o motivo de força maior, sendo nula qualquer clausula excludente de responsabilidade.”

Tratando-se então de responsabilidade originada no transporte de pessoas, em que há uma relação contratual entre prestador de serviços e usuário, não resta dúvida de que o inadimplemento da obrigação importa no dever de responder.

No ordenamento jurídico brasileiro há dois tipos de responsabilidade, a subjetiva e a objetiva. Na responsabilidade subjetiva há de ser comprovada culpa ou dolo, para que o agente tenha o dever de reparar o dano. Quanto a responsabilidade objetiva baseia-se na teoria do risco e está prevista no art. 927, § único, do código civil:

Art. 927: Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

2.1 APLICAÇÕES NO DIREITO AERONAÚTICO

No contrato de transporte aéreo, um acordo firmado entre transportador e o passageiro será regulado pelo código civil, conforme conceitua a professora Maria Helena Diniz “como sendo aquele que o transportador se obriga a remover uma pessoa, sua bagagem, de um local a outro, mediante remuneração.” Responsabilidades recíprocas serão abrangidas a todas as peculiaridades inerentes a quaisquer contratos firmados. Uma vez que tratar do risco contratual, o acidente aéreo eventual, ainda que por força maior ou caso fortuito, utiliza-se a teoria do risco e, logo, a responsabilidade da transportadora e das empresas que trabalham com o transporte aéreo de pessoas ou coisas, em regra geral, é objetiva. Sendo assim, ocorrendo um desastre aéreo, a companhia será responsabilizada, independentemente da apuração de culpa para que se configure o dever de indenizar. Notadamente, se a companhia aérea conseguir provar a culpa após indenizar as vítimas, terá direito de regresso contra causadores do dano. O tráfego aéreo é regulado para voos internacionais pela Convenção de Varsóvia, e para voos domésticos é regulamentado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, instituído na lei 7.565/86. Há divergência entre os dois diplomas legais, visto que para a Convenção de Varsóvia, no artigo 20, a responsabilidade dos transportadores é subjetiva, uma vez que se isenta de culpa caso comprovado que tomou todas as precauções necessárias para evitar o acidente.

Foi ratificado pelo Brasil esse entendimento. Pela legislação brasileira, o risco de acidentes é inerente do contrato de transporte aéreo, baseando-se na teoria do risco e, por consequência, eventual desastre aéreo será responsabilidade objetiva da empresa contratada, nos termos do artigo 256 do CBA (CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA):

Art. 256: O transportador responde pelo dano decorrente: I - de morte ou lesão de passageiro, causada por acidente ocorrido durante a execução do contrato de transporte aéreo, a bordo de aeronave ou no curso das operações de embarque e desembarque; II - de atraso do transporte aéreo contratado. § 1º O transportador não será responsável: a) no caso do item I, se a morte ou lesão resultar, exclusivamente, do estado de saúde do passageiro, ou se o acidente decorrer de sua culpa exclusiva; b) no caso do item II, se ocorrer motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica, que será responsabilizada. § 2º A responsabilidade do transportador estende-se: a) a seus tripulantes, diretores e empregados que viajarem na aeronave acidentada, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho; b) aos passageiros gratuitos, que viajarem por cortesia.

2.2 A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTE AÉREO NAS RELAÇÕES DE CONSUMO

Foi aberta uma nova era, ao reposicionar a Sociedade Brasileira no plano democrático pela Constituição Federal de 1988. Se tornando um marco jurídico da institucionalização da democracia e dos direitos humanos no Brasil, pois o mesmo passa a incorporar a concepção da solidariedade social, dando destaque a categoria de direitos extrapatrimoniais e se fazendo destaque a hegemonia do coletivo sobre o individual, fazendo jus aos princípios da dignidade da pessoa humana, do valor social do trabalho e da livre iniciativa, da solidariedade social e da igualdade substancial. A mesma inclui a proteção do consumidor como garantia de linhagem constitucional.

A Constituição Federal, em seu art. 21, XII, c, dispôs que o transporte aéreo é uma concessão de serviço público, e o art. 178 diz que “lei disporá do transporte aéreo e o transporte internacional observará o disposto em acordos firmados pela União”.

Após esse presente marco, foi tratada, na Constituição Federal, no art. 37, § 6º, a responsabilidade civil do Estado, deliberando que a sua responsabilidade será objetiva. Tratou também de outra questão fundamental que é a do dano moral, além do material ou à imagem, em seu art. 5º, incisos V e X.

É de extrema importância o transporte aéreo, pois é um tipo de prestação de serviço da modalidade de obrigação de resultado, que quer dizer que se contrata mediante retribuição pecuniária. É uma obrigação de conduzir com qualidade, sempre

com atenção, agilidade, segurança e eficácia, independente se é um serviço prestado para transporte de carga ou pessoas.

A partir de todos esses detalhes, se fez necessário então a criação de um microsistema próprio de princípios norteadores de toda relação de consumo, pelo Código de Defesa do Consumidor, o mesmo tem origem constitucional (CF, art. 5º, inciso XXXII), que expõe a vulnerabilidade do consumidor. Também assegura a exigência à observância da boa-fé objetiva, prestação de informação clara ao consumidor, cláusulas abusivas.

Para as relações de consumo, a contratação de transporte aéreo, firmadas no Brasil será aplicado o Código de Defesa do Consumidor, Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. A aplicação do Código de Defesa do Consumidor, uma vez ratificada o entendimento exposto no artigo 14 do Código Brasileiro de Aeronáutica, aplica-se a responsabilidade objetiva no fornecimento de quaisquer serviços, conforme determinou a Constituição. A responsabilidade prevista no CDC, em seu artigo 14, estabelece ainda que o fornecedor responda independentemente de culpa por defeito no serviço prestado, como pode ser ver:

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos. § 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais: I - o modo de seu fornecimento; II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam; III - a época em que foi fornecido. § 2º O serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas. § 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar: I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste; II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiros. § 4º A responsabilidade pessoal dos profissionais liberais será apurada mediante a verificação de culpa.

Além do mais, em caso de desastre aéreo haverá a aplicação incontroversa do CDC, visto que houve dano no serviço prestado, e certamente trata-se de uma relação contratual de consumo, devendo-se, ainda, levar-se em consideração a hipossuficiência do consumidor no que tange a esta relação. Os princípios informadores da relação.

As empresas aéreas, como exposto no CDC, são concessionárias de serviço público, então em caso de uma prestação de serviço falha, cabe a reparação dos danos causados, sendo desnecessário o indício de intenção doloso ou culpa do fornecedor. Exigência essa prevista na Constituição Federal em seu artigo 37.

Os serviços mais falhos no âmbito aéreo estão relacionados a atrasos ou cancelamentos, overbooking e extravio ou danos na bagagem. Para um melhor entendimento vamos para um caso julgado:

RECURSO INOMINADO. TRANSPORTE AÉREO NACIONAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. CANCELAMENTO/ATRÁS DE VOO. DISPONIBILIZADA AS FACILIDADES DA RESOLUÇÃO 400/2016 DA ANAC. INEXISTÊNCIA DE DANO MORAL PRESUMIDO. PASSAGEIRO QUE TEM O ÔNUS DE PROVAR A SITUAÇÃO EXCEPCIONAL. PRECEDENTE DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. SENTENÇA PARCIALMENTE REFORMADA. RECURSO CONHECIDO E PROVIDO. (TJPR - 2ª Turma Recursal - 0038011-26.2017.8.16.0182 - Curitiba - Rel.: Juiz Marcos Antonio Frason - J. 28.05.2019) (TJ-PR - RI: 00380112620178160182 PR 0038011-26.2017.8.16.0182 (Acórdão), Relator: Juiz Marcos Antonio Frason, Data de Julgamento: 28/05/2019, 2ª Turma Recursal, Data de Publicação: 30/05/2019)

O ponto a ser analisado está relacionado a qual norma irá sobrelevar, pois o Brasil ratificou a Convenção de Varsóvia, fazendo fazer como supremacia as leis internas brasileiras. É necessária a existência da Relação Jurídica de Consumo para a aplicação do Código de Defesa do Consumidor. Para haver essa relação pressupõe dois sujeitos: consumidor e fornecedor, tendo por objeto a contratação de um produto ou a prestação de um serviço. o CDC foi instituído no ordenamento jurídico brasileiro posteriormente à ratificação da Convenção de Varsóvia, podendo-se afirmar que aquele código revogou todas as disposições anteriores que o contrariam.

Ao que se compete por responsabilidade civil no CDC, seja qual for a empresa, a partir do momento que praticam alguma atividade no mercado, tem como obrigação fazer sem provocar riscos à saúde, à vida, à segurança dos consumidores, ou seja, têm o dever de colocar produtos e/ou serviços de qualidade. A partir do momento que na prática não se cumpre essas exigências, será obrigatória a responsabilidade de reparação dos vícios e defeitos ocasionados.

Representando o mais significativo aspecto da proteção do consumidor, a responsabilidade civil do fornecedor está estabelecida neste último eixo, pois visa a reparação ao consumidor dos prejuízos causados pela prestação de serviços ou produtos com vícios ou defeitos, no mercado de consumo.

Antes que se entrasse em vigência o Código de Defesa do Consumidor, essa relação de consumo, era regida pelas normas previstas no Código Civil de 1916. O antigo Código Civil, a sistemática era tratada como responsabilidade subjetiva (art. 159), com fundamentação no Princípio da Culpa, que tem como base a necessidade de a caracterização da conduta do agente estar relacionada a um comportamento

subjetivo. Em outras palavras podemos dizer que quando ocorria um dano, deveria ser comprovada a culpa do agente. Então se alguém provocasse um dano, deveria verificar se o agente agiu com negligência, imprudência ou imperícia. Após essa confirmação, apenas o agente considerado culpado era responsabilizado. Para essa comprovação, a responsabilidade civil subjetiva, exigia-se um grande esforço probatório por parte do lesado. Com o aumento das atividades coletivas, o que não viabiliza a exata identificação do autor, passou a resultar na insuficiência do sistema tradicional para a caracterização dessa responsabilidade. Visto isso, foi de notória necessidade a adoção de um mecanismo de responsabilização mais eficaz, visando a proteção à saúde e segurança do consumidor, bem como facilitar a defesa do mesmo.

2.3 RESPONSABILIDADE PENAL NO TRANSPORTE AÉREO

A responsabilidade penal, implica no cumprimento de penas privativas de liberdade. Visto que se trata de possíveis violações a bens jurídicos notáveis. A partir do momento em que se comprova tal violação, deve-se atribuir então ao gerador da causa. É então aqui que se difere da responsabilidade civil, que tem como fim o pagamento de valores financeiros, já no penal tem restrição de liberdade.

Entende-se que essa responsabilidade está atribuída a alguém garantir que algo se realize de forma correta. Essa teoria concatena à liberdade e a racionalidade humana, o que compele ao agente o dever de assumir o ônus correspondente ao ocorrido. Então se o agente causou um dano, sempre deverá sofrer as consequências cabíveis.

Deste modo temos que especificar que existem duas espécies de condutas delitivas. São elas: crimes propriamente aeronáuticos e impropriamente aeronáuticos. O primeiro se dá pela tutela da atividade, como por exemplo a segurança da aeronavegação. Já o segundo, se dá pela execução de delito comum, que não interfere na segurança da aeronave.

No que se diz à responsabilidade do comandante, vemos que pode decorrer de negligência, imprudência ou imperícia. Sempre deverá ser analisado, pois pode haver também a vontade consciente de praticar aquele delito. Essa responsabilidade, não está relacionada diretamente ao comandante, mas sim à toda a tripulação envolvida naquele voo.

O causante de dano também pode ser desde o proprietário da empresa como alguém que não se concatene com tal atividade, praticando algo que por consequência cause danos ao transporte aéreo.

A responsabilidade penal se dá de duas formas, dolosa ou culposa, sua especificação se dá pela intenção ou consciência do agente causador. O dolo é quando o agente tem o propósito de infringir aquele direito, ciente dos prejuízos resultantes de sua ação, ainda assim pratica o ato. Não obriga ser uma ação, podendo sim ser uma omissão. Nos crimes de categoria dolosa, suas penas são mais altas.

No entanto, os crimes culposos, se dá pelo não objetivo de causar o dano, ou seja, uma ausência do dever de zelo, exagero no ato, ou desalinho com o que foi exigido tecnicamente. Essa culpa está dividida em três tipos diferentes que é a Imprudência, Imperícia ou Negligência.

Na imprudência se dá à falta de precaução. A imperícia é quando o agente não está apto para aquela conduta e mesmo assim o faz, causando uma violação ao direito tutelado. Já na negligência, é a falta de cuidado, mesmo sendo preparado para a situação, deixa de fazer.

2.3.1 SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

No tocante a acidente e crime aeronáutico, existem órgãos próprios para que seja realizada as investigações, como por exemplo o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), que investiga no âmbito administrativo-preventivo de acidentes aeronáuticos. essa investigação administrativa é de suma importância para o processo penal. Simultaneamente à essa investigação administrativa, têm os deveres do serviço de busca e salvamento de aeronaves sinistradas, concordante com regras acordadas pelo Brasil junto à Organização Internacional da Aviação Civil (OACI).

As especificações e competências no Direito Aeronáuticos, são descritas no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), que deixa claro também a regência de tratados e atos internacionais, e legislação complementar. Lembrando que a aplicabilidade dessa legislação complementar ao direito aeronáutico interno, se o mesmo cumprir o *inter* procedimental constitucional. Em aspecto geral, podemos afirmar que as questões de atos internacionais não exigem lei em sentido estrito e também não são geradoras de compromissos onerosos ao patrimônio nacional. Na

prática podemos ressaltar que ato internacional é apenas uma base para diretrizes nacionais, uma inspiração de modelo a ser seguido. Porém devemos nos atentar para que no caso de um Tratado exigir sentido estrito ou produzir onerosidade ao patrimônio nacional, deve-se sobrevir o processo legislativo constitucional de incorporação de atos internacionais, visto que um ato normativo técnico não trata matéria de forma autônoma.

Ao que se refere ao âmbito normativo e executivo, o órgão central que foi atribuído pelo SIPAER é o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), que foi regulamentado pelo Decreto 87.249/82.

Já na esfera de busca e salvamento, é o serviço humanitário que deve realizar as buscas para localização da aeronave ou destroços, assim como também o resgate de passageiros acidentados. Vale lembrar que existem diferentes regras do sistema de investigação, tendo como o maior diferencial a competência territorial.

Em virtude de nem sempre a área de abrangência da obrigação de prestar tal serviço de busca e salvamento não coincidir com a área de responsabilidade de realização à investigação preventiva. Eles são serviços dessemelhantes e regulamentados por normas distintas. Então caso aconteça uma busca e salvamento de destroços em águas internacionais, não é obrigatório que fiquem custodiados pela Autoridade Aeronáutica Brasileira, visto que no sinistro esteja envolvida aeronave estrangeira, a investigação deve competência ao Estado de registro da aeronave.

2.3.2 JURISDIÇÃO BRASILEIRA EM CRIMES AERONÁUTICOS

Inicialmente, devemos abordar a explicação de alguns termos jurídicos, a fim de um melhor entendimento. Começando por territorialidade e extraterritorialidade que são institutos jurídicos que são necessários para solucionar questões sobre a aplicação do Direito Penal no espaço, sendo fundamental no critério geral para a aplicação da lei no território nacional ou de extensão fictícia do mesmo (territorialidade); ou ocasionando casuística de aplicação da lei penal nacional em territórios estrangeiros (extraterritorialidade).

Os fatos calhados a bordo de aeronaves, são detentores de uma repercussão íntima no que visa à soberania, visto que as mesmas são vetores que cruzam, em um curto prazo, o território de vários países, podendo até permanecer sobrevoando, por um longo tempo, águas internacionais. Por não ter regras claras, podem surgir eventuais conflitos de jurisdição.

Dada a devida explicação sob os termos jurídicos básicos da jurisdição em questão, podemos partir para a observação de um dos casos, se não o mais, conhecido acidente aeronáutico em território brasileiro. Tal acidente foi o motivo para então ser iniciada uma crise na aviação civil brasileira. No dia 29 de setembro de 2006, o voo operado pela Gol Linhas Aéreas Gol 1907, utilizando um Boeing 787, uma rota comercial doméstica, que decolou do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, em Manaus, com destino o Aeroporto Internacional do Galeão, no Rio de Janeiro, com uma escala prevista no Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, em Brasília. Ao sobrevoar o espaço aéreo do Estado de Mato Grosso, colidiu no ar com um Embraer Legacy 600. Toda a tripulação a bordo e os 154 passageiros do voo Gol 1907 morreram. Já o Legacy, apesar de danos graves na sua asa, conseguiu pousar em segurança na Base Aérea do Cachimbo, todos os ocupantes, num total de 07, não sofreram lesões. O mesmo foi investigado pelo CENIPA e pelo *National Transportation Safety Board* (NTSB), teve seu relatório findado e emitido em 10 de dezembro de 2008, externando assim que após devidas investigações ficou concluído que o acidente foi causado devido a erros cometidos por controladores de tráfego aéreo quanto pelos pilotos do Legacy.

O Legacy, por sua vez, teve as duas caixas pretas apreendidas logo após o pouso de emergência e posteriormente enviadas para o Canadá, para análise. Visto que o mesmo tinha registro internacional. No dia 02 de Outubro de 2006, o Tribunal de Justiça do Mato Grosso ordenou que piloto e copiloto entregassem seus passaportes enquanto se concluída uma investigação mais detalhada do acidente. Os mesmos permaneceram no Brasil até a liberação dos respectivos passaportes que aconteceu no dia 05 de Dezembro de 2006. Antes da partida para os Estados Unidos, a tripulação foi devidamente acusada pela Polícia Federal, por colocar em risco a aeronave.

Para encerrar, do âmbito do processo penal, podemos citar que:

Em 1 de junho de 2007, um juiz federal de Sinop, Mato Grosso, indiciou os dois pilotos do Legacy e quatro controladores de tráfego aéreo de Brasília por expor uma aeronave ao perigo. Em 8 de dezembro de 2008, ele descartou as acusações de negligência contra os pilotos, mas indicou uma acusação de imprudência. Ele também rejeitou todas as acusações contra dois dos quatro controladores de Brasília e reduziu as acusações contra os outros dois, mas trouxe novas acusações contra um quinto controlador, São José dos Campos, ponto de partida do Legacy. Em 12 de janeiro de 2010, sua sentença foi anulada por um juiz federal de Brasília, restabelecendo as acusações de negligência contra os pilotos. Em 26 de outubro de 2010, um tribunal militar condenou um controlador de tráfego aéreo a 14 meses de

prisão por não ter agido quando viu que o sistema anticolisão do Legacy tinha sido desligado. Quatro outros controladores foram absolvidos por falta de provas. Em 17 de maio de 2011, um juiz condenou outro controlador de tráfego aéreo por até três anos e quatro meses, mas determinou que ele era elegível para fazer serviço comunitário. Em 16 de maio de 2011, os dois pilotos foram condenados a quatro anos e quatro meses de prisão em regime semiaberto por seu papel na colisão, mas ele comutou as sentenças de serviço comunitário para serem servidas nos Estados Unidos. As autoridades brasileiras acusaram os pilotos de desligar o *transponder* do Legacy antes do acidente e ligá-lo novamente apenas após o acidente, o que foi negado pela tripulação em depoimento através de videoconferência. O juiz disse em sua sentença que os pilotos tinham falhado ao verificar o funcionamento do equipamento por mais de uma hora, período de tempo que é crucial na aviação. Em 9 de outubro de 2012, promotores federais brasileiros anunciaram que as sentenças dos pilotos foram recorridas, pedindo para aumentar suas sentenças por mais 17 meses (totalizando 5 anos e 9 meses, com a pena até então acumulada). Um novo julgamento foi marcado para o dia 15 de outubro. Nessa data, o tribunal confirmou as condenações anteriores, mas modificou as sentenças para 37 meses para cada, o que exige que os pilotos se apresentem regularmente às autoridades e fiquem em casa durante a noite (ACESSADO dia 15/08/2020).

III. CONCLUSÃO

Esta pesquisa acadêmica abordou desde a história do surgimento do avião, que teve base à aviação militar e teve um marco de crescimento após as guerras mundiais. A partir desse crescimento e o início da aviação para uso doméstico foi necessário que se criasse regras para uma melhor relação entre as partes.

Foi então que se pactuaram várias convenções, essas são tidas como inspiração para a criação do Direito Aeronáutico. O Direito Aeronáutico trata as relações jurídicas diretamente relacionadas com a navegação aérea como o transporte aéreo no campo doméstico e internacional, a aviação civil de um modo geral, desde o tocante de regras quanto aos serviços aéreos não apenas os privados, mas também dos serviços públicos.

Com a crescente demanda de utilização do transporte aéreo tornou-se de suma importância à definição de responsabilidade civil e penal, visto a multidisciplinaridade da aviação. O Direito Aeronáutico atua desde questões da aeronave como na busca e salvamento. Para uma organização cujo tamanho influencia diretamente na existência de órgãos competentes para realização de regulamentação de cada área atuante deste direito.

Pode-se perceber que no decorrer de cada sinistro existe toda uma dedicação de estudos e planejamentos para que não o ocorra mais, até por esse ponto que se têm a aviação como o meio de transporte mais seguro.

No âmbito de responsabilidade civil, a relação de proteção ao consumidor tem amparo jurídico no Código do Consumidor, de fato deve atender o princípio da dignidade humana. O transportador tem a responsabilidade objetiva, portanto o passageiro passa a ter o ônus da prova.

O Direito Penal Aeronáutico está em constante evolução, pois a questão de responsabilidade penal ainda está repleta de partes obscuras, essa melhoria necessária visa resguardar os direitos e proteger todos os agentes envolvidos, desde o empregador até o consumidor. Os números de acidentes/incidentes aeronáuticos são de baixa porcentagem, porém comumente causam danos grandes por ter muitas vidas envolvidas.

Quando isso ocorre é necessária uma investigação minuciosa para identificar o agente causador, para que então os tribunais possam fazer julgamentos. Na responsabilidade penal as penas são de restrição de liberdade, ao contrário da civil que tem como pena indenização. fundamental que esse Direito seja cada dia mais aperfeiçoado, pois todos terão uma segurança jurídica maior.

Por fim, podemos afirmar que o Direito Aeronáutico reestruturou a relação entre Estados, pois tem como meta a padronização de normas de segurança e procedimentos que envolvam a aviação. É fundamental que esse ramo do Direito seja cada dia mais aperfeiçoado, pois todos terão uma segurança jurídica maior.

ABSTRACT

The work was written in order to contribute, even timidly, to add knowledge to society, which did not dispense with a brief immersion in the history of the subject, notably about the beginnings of the emergence of aeronautical law. It also aims, even if also modestly, at the disclosure of information regarding how aeronautical law has been applied and updated in the country, and also How it directly impacts civil aviation. Finally, if this work at least awakens interest in the subject in other students of law, then it will have achieved its greater purpose, which is to draw attention to this branch of law and the importance of its development for the community, which increasingly uses this increasingly modern and frequent means of transport to get around or to send and receive cargo

Keywords: aeronautical law, civil liability, criminal liability, aeronautical accident, aeronautical incidents.

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANGELOTTI, Josemar *ét al.* ***Operator's Flight Safety Handbook***. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004.

BRASIL. Decreto nº 21. 713, de 27 de Agosto de 1946. **Diário Oficial da União**, 12 de Setembro de 1946, S/1, P. 12715.

_____. Decreto nº 24.749, de 05 de Abril de 1948. **Diário Oficial da União**, 07 de Abril de 1948, S/1, P. 5523.

_____. Decreto nº 69.565, de 19 de novembro de 1971. **Diário Oficial da União**, 22 de Novembro de 1971, S/1, P. 9437.

_____. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. **Diário Oficial da União**, 23 de Dezembro de 1986, S/1, P. 19567.

_____. Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. **Diário Oficial da União**, 28 de Setembro de 2005, nº 187. S/1, P. 1-8.

_____. Portaria nº 368/GC5, de 08 de junho de 2010. **Diário Oficial da União**, 09 de Junho de 2010, Nº 108, S/1, P. 14.

_____. Portaria Conjunta nº 764/GC5, de 14 de Agosto de 2009. **Diário Oficial da União**, 17 de Agosto de 2009, Nº 156, S/1, P. 27.

_____. Resolução nº 84, de 11 de maio de 2009. **Diário Oficial da União**, 12 de Maio de 2009, Nº 88, S/1, P. 145.

CAVALCANTI DE ALBUQUERQUE FILHO, MANOEL JOAQUIM. **ABC do voo seguro**. 2. Ed. São Paulo: Asa Edições e Artes Gráficas Ltda, 1991.

CIÊNCIA E NATUREZA. **Meios de Transporte**. TIME LIFE. Abril Coleções, Rio de Janeiro, 1996.

ENCICLOPEDIA BARS PLANETA INTERNACIONAL LTDA. Temapédia e Macropédia (1, 2 e 14), 6ª edição, São Paulo, 2002.

GONÇALVES, CARLOS ROBERTO. **Responsabilidade Civil**. 13. ed., São Paulo: Saraiva, 2011.

HONORATO, MARCELO. **Crimes Aeronáuticos**. 3. ed., Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

ICA 3-2 - PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS DA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA. Departamento de Aviação Civil/Comando da Aeronáutica, 2012.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol. I – Dos Primórdios até 1920. Belo Horizonte, Itatiaia e Rio de Janeiro: INCAER, 1988.

_____. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol. II – De 1920 as Vésperas da Criação do Ministério da Aeronáutica. Belo Horizonte, Itatiaia e Rio de Janeiro: INCAER, 1990.

_____. **História Geral da Aeronáutica Brasileira**. Vol.III – Da Criação do Ministério da Aeronáutica ao Fim da Segunda Guerra Mundial. Belo Horizonte, Itatiaia e Rio de Janeiro: INCAER, 1994.

MILLBROOKE, A. *Aviation History*. Englewood. Jeppesen Sanderson (1999) In.

MONTEIRO, R. F. **Aviação: Construindo Uma História**. Goiânia: Ed. da UCG, 2007.

_____. **Aviação construindo sua história**. Goiânia, 2002.

OACI, **Manual de Instrucción sobre Factores Humanos (1998)**. Doc. 9683-AN/950
1. ed, 2009.

PEDRO, FÁBIO ANDERSON DE FREITAS. **Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo Internacional**. 1. ed., São Paulo: Bianch, 2012.

PEREIRA, Aldo. **Breve história da aviação comercial brasileira**. Rio de Janeiro: Europa, 1987.

SIPAER, **Tudo sobre segurança de voo**. Ano 12 – nº 49, dez. de 1997.

STOCO, RUI. **Tratado de Responsabilidade Civil**. 8. ed., São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.

STOLZER, A. J. *et al.* **Sistemas de Gerenciamento da Segurança Operacional Na Aviação**. São Paulo: Organização Brasileira para o Desenvolvimento da Certificação Aeronáutica, 2011.

TABOSA PESSOA, Leonildo. **NÃO FAÇA VOO CEGO**. 5. ed. São Paulo: CPA Cristina Publicidade Aérea, 1991.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **A Segurança de Voo no Sistema de Aviação Civil**. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/segVoo/historico.asp>>

Acesso em: 20 de Maio de 2013.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Total de Aeronaves Registradas.**

Disponível em <<http://www2.anac.gov.br/arquivos/aeronaves/totalAeronavesRegistrada.pdf>>. Acesso em: 20 de Maio de 2013.

CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS.

Acidentes no Brasil Aviação Civil Brasileira e Estrangeira. Disponível em:

<http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/Anexos/article/18/aviacao_civil.pdf>. Acesso em 03 de Maio de 2013.

COMANDO DA AERONÁUTICA. **NSCA 3-2, Estrutura e Atribuições do SIPAER,**

31 de Outubro de 2008. Disponível em: <<http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/index.php/legislacao/category/1-nscanormadosistema-do-comando-daaeronautica?download=4%3Anasca-3-2>>.

Acesso em: 03 de Maio de 2013.

CURCIO. **SEGURANÇA DE VOO NO BRASIL:** Conceitos, Filosofia e Estrutura.

Disponível em: <http://www.ita.br/online/2005/eventos05/marco05/Aula%20inaugural%20PESAFETY_2005.pdf> Acesso em: 03 de Maio de 2013.

DEPARTAMENTO AEROVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Estatísticas.**

Disponível em: <<http://www.daesp.sp.gov.br/>>. Acesso em: 03 de Maio de 2013.

EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA. **Estatísticas.**

Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatistica-dosaeroportos.html>>. Acesso em: 03 de Maio de 2013.

FERREIRA, Rufino Antonio da Silva. **Gestão Da Segurança Operacional: Impacto Na Prevenção De Acidentes Aeronáuticos (2010).** Disponível em:

<http://inseer.ibict.br/sipaer/index.php/sipaer/article/viewFile/68/89>. Acesso em: 02 de dezembro de 2013.

PILOTO POLICIAL. **Programa de Prevenção**. Disponível em:

<http://www.pilotopolicial.com.br/sgso-sistemas-de-gerenciamento-da-segurancaoperacional/>.

Acesso em: 05 de dezembro de 2013