



UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA
GILBERTO ZIEBARTH JUNIOR

RESPONSABILIDADE CIVIL NO ÂMBITO DA INSTRUÇÃO AÉREA

Palhoça
2020

GILBERTO ZIEBARTH JUNIOR

RESPONSABILIDADE CIVIL NO ÂMBITO DA INSTRUÇÃO AÉREA

Monografia apresentada ao Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em **Especialização em Gestão e Direito Aeronáutico**, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito à obtenção do título de Especialista em Gestão e Direito Aeronáutico.

Orientação: Prof. Alvaro José de Souto, MSc.

Palhoça
2020

GILBERTO ZIEBARTH JUNIOR

RESPONSABILIDADE CIVIL NO ÂMBITO DA INSTRUÇÃO AÉREA

Esta Monografia foi julgada adequada à obtenção do título de Especialista em **Gestão e Direito Aeronáutico** e aprovado em sua forma final pelo Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em **Especialização em Gestão e Direito Aeronáutico**, da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Palhoça, 21 de Julho de 2020.

Professor orientador: Alvaro José de Souto, MSc.

Universidade do Sul de Santa Catarina

Prof. Joel Irineu Lohn, MSc.

Universidade do Sul de Santa Catarina

RESUMO

Este estudo focou na premissa de identificar a importância e contextualização do processo de ensino aprendizagem em estreita correlação com a responsabilidade civil nas relações aluno e instrutor de voo. Caracteriza-se como uma pesquisa exploratória com procedimento bibliográfico por meio de artigos publicados, manuais, regulamentos e leis. A abordagem utilizada foi qualitativa analisando a realidade atual. A análise de dados foi feita por meio de manuais e pesquisas bibliográficas de acordo com a fundamentação teórica. Ao analisar os resultados obtidos com a pesquisa, concluiu-se que o instrutor tem extrema responsabilidade no ensino prático e teórico durante o período de aprendizagem do aluno buscando sempre pela segurança de voo na instrução aérea e seus métodos de ensino utilizados durante as etapas do curso.

Palavras-chave: Instrutor de voo. Segurança de voo. Responsabilidade. Aprendizagem. Instrução aérea.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	9
2 O ENSINO E SUAS RESPONSABILIDADES.....	11
2.1 O INSTRUTOR DE VOO E OS METODOS DE ENSINO RELACIONADOS.....	12
3 APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	15
3.1 A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO.....	16
3.2 O INSTRUTOR E SEU PAPEL NA SEGURANÇA DO VOO.....	21
3.3 A RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS A TERCEIROS.....	23
4 CONCLUSÃO.....	25
REFERÊNCIAS.....	26

1 INTRODUÇÃO

Através da instrução aérea, é como se inicia a vida de um piloto, e há diversas maneiras de ensinar alguém. Os manuais regem os cursos homologados, onde está previamente descrito quais procedimentos devem ser adotados durante o treinamento. No decorrer do treinamento, as pessoas envolvidas na atividade aeronáutica submetem-se à diversas situações em que o risco deve ser avaliado, que, muitas vezes podem causar danos maiores e/ou a terceiros. Onde então, enfoca-se a responsabilidade civil, onde o objetivo é reparar o dano causado que tenha levado a diminuição do bem jurídico da vítima.

No processo ensino-aprendizagem, o instrutor deve ser objetivo e claro nas etapas a serem realizadas durante um voo. O essencial, é que quem transmite o conhecimento, deve ter em mente é que quem recebe tal conhecimento, apresenta dificuldades e facilidades, sendo assim o que pode ser fácil para um, pode ser extremamente difícil para outro. Ao transmissor do conhecimento exige-se o desafio de entender como seus receptores se adaptam ao processo de aprendizado.

O interesse pela realização do projeto surgiu através da análise do perfil profissional do instrutor de voo, visto ser alvo de diversas críticas, que normalmente se fazem plausíveis, onde poucos profissionais desta área conhecem e ostentam sua responsabilidade como docente no campo em que atuam. É possível afirmar que bom percentual do grupo de instrutores ou aspirantes, tem como principal objetivo, o acúmulo de horas de voo, a partir da faculdade oferecida no exercício da profissão. Ao invés de se preocuparem em transmitir seus conhecimentos aos alunos, muitos se ocupam apenas em contabilizar suas horas acumuladas na instrução, revelando um corpo docente despreparado e, o que é mais grave, um corpo docente descompromissado com seus discentes e desinteressado em conhecer o papel que assumem ou estão prestes a assumir. Vale destacar, que toda hora de voo paga pelo aluno é também repassada como hora de voo ao seu instrutor, sem custos adicionais para o docente, o que justifica a tendência do instrutor se interessar apenas pelo acúmulo de horas de voo adquiridas a partir de seus alunos, sem realmente se preocupar com o seu aprendizado.

A capacitação do docente importa tanto sob o ponto de vista teórico e operacional, quanto sob o disciplinar, figurando este último como um dos aspectos implícitos da responsabilidade profissional que os alunos devem desenvolver no curso através do exemplo de seus instrutores. Esse aspecto do processo de doutrinação se reveste de maior significação

por se tratar da preparação para uma atividade da qual há inúmeros procedimentos sujeitos à padronização decorrente de normas.

Através do desenvolvimento da pesquisa apresentada, acredita-se ser possível o conhecimento da adequada postura didática do instrutor como docente, fazendo jus à sua posição enquanto educador e facilitador do conhecimento prático no uso das atribuições aéreas. A conscientização do instrutor como docente, bem como o apreciar de tal posição, é sem dúvida o mérito almejado pelo desenvolvimento do texto que se segue. O estudo visa proporcionar um melhor desempenho e uma melhor formação profissional no meio aeronáutico, tendo em toda a comunidade um reflexo positivo na constituição de equipes capacitadas e aptas a exercerem suas funções a bordo de suas aeronaves, na prestação de serviços de transporte público aéreo.

O objetivo deste estudo, teve a intenção de mostrar aos adeptos da aviação civil, e também aos futuros candidatos a função de instrutor de voo, o quão importante é o conhecimento da responsabilidade civil, que se estende desde o preparo da aeronave, até o final do voo, e como a deficiência em alguma dessas etapas, pode levar à um acidente.

2 O ENSINO E SUAS RESPONSABILIDADES

Em se tratando dos conceitos formais, algumas definições do Priberam (2014a) dão-se por professor: aquele que ensina uma arte, uma atividade, uma ciência, uma língua, etc. ou ainda: pessoa que ensina em escola, universidade ou noutro estabelecimento de ensino docente; por instrutor: que ou aquele que instrui; que dá instruções ou ensino; ou ainda: aquele que adestra (PRIBERAM, 2014b), e, por docente: relativo a professores; que (PRIBERAM, 2014c). O manual de curso Instrutor de Voo Avião INVA – MMA 58-16, de julho 1992, em seu anexo 16, faz referência ao professor como: profissional credenciado na forma da lei, com preparação pedagógica, responsável pelo ensino de matérias teóricas ou práticas dos diversos cursos e elemento que possui experiência ou especialidade decorrente do exercício de atividade técnica, (BRASIL, 1992). Da mesma forma, é possível encontrar também as elucidações populares que faz alusões do tipo: professor pessoa que ensina, baseado em sua formação acadêmica e sua bagagem de conteúdos disciplinares, apresentada por meio de seus inúmeros diplomas e publicações dissertativas; por instrutor aquele que dá instruções práticas sem qualquer ou pouca formação acadêmica e, por docente o grupo dos magistrados ou doutores.

A valorização do instrutor segue baseada no fato do reconhecimento de sua grande contribuição, para elevação dos níveis de eficiência na prática de pilotagem para todos os seus alunos, é condição indispensável para que o instrutor e aluno venham buscar de forma simples o processo técnico de aprendizagem nas técnicas de pilotagem. A responsabilidade civil parte da premissa que todo aquele que violar um dever jurídico através de um ato lícito ou ilícito, tem o dever de reparar, pois todos temos um dever jurídico originário o de não causar danos a outrem e ao violar este dever jurídico originário, passamos a ter um dever jurídico sucessivo, o de reparar o dano que foi causado. O ato jurídico é espécie de fato jurídico (Cavaliere Filho, Sergio, Programa de Responsabilidade Civil, Ed. Atlas, 2008, p.2).

Todo instrutor, ao iniciar qualquer instrução, tem um objetivo em mente, a qual é passar seu maior conhecimento ao instruindo, no entanto, nem todos, conseguem orientar seus alunos de forma a que atinjam esse objetivo, a qual existem hipóteses, há ineficiência do instrutor de voo em passar o conhecimento e o próprio desinteresse do aluno.

Na redação do Manual de curso de Piloto Privado - MCA 58-3/2004 (BRASIL,2004, p.16) ressalta que todo esse conhecimento do instrutor de voo sobre o piloto-aluno deve ser visto como um “autêntico paradigma, na medida em que, descrevendo nas fichas de avaliação de participação os traços de personalidade, as reações psicomotoras e o comportamento

psicológico apresentados pelo piloto-aluno, em cada missão de voo”, o trabalho do instrutor de voo, além de ser reconhecido e valorizado, permitirá melhor orientar o piloto-aluno a superar as suas próprias dificuldades, bem como permitirá a ele, instrutor, refletir sobre a aplicação da melhor técnica de ensino, isto é, associar os dados observados e optar pela aplicação uma nova técnica para tornar a instrução mais eficiente. Conforme nos relatos do Manual do Curso de Piloto Privado - MCA58-3-2004, (BRASIL 2004, p.31) por serem os instrutores de voo “as figuras dinamizadoras e fundamentais do processo ensino-aprendizagem da parte prática do curso de Piloto Privado Avião, para alcançar a máxima eficiência na sua edificante atividade docente”, não deverão eles negligenciar as diversas ações para que não venha de modo algum prejudicar a instrução aérea.

Estímulo sem sombra de dúvidas são extremamente necessários para uma instrução com qualidade e eficaz, conforme relata o Manual de Curso de Instrutor de Voo- Avião - INVA, MMA 58-16/92 (BRASIL, 1992) a qual, faz referência ao professor como sendo o profissional credenciado na forma da lei, com preparação pedagógica, responsável pelo ensino de matérias teóricas ou práticas de diversos cursos. E ao instrutor como elemento que possui experiência ou especialidade decorrente do exercício de atividade técnica, responsável pela instrução de matérias teóricas ou praticas dos diversos cursos.

Segue bem claro no Manual – MCA 58-3-2004 (BRASIL, 2004, p.115), que a partir dos primeiros contatos com o piloto-aluno, o instrutor-professor deverá “orientá-lo para uma preparação individual bem apurada que o predisponha a iniciar cada missão de instrução com absoluta convicção de sucesso, ou seja, é necessário que o aluno disponha de interesses e conhecimentos para cada missão dando sequência lógica ao processo de pilotagem”, sabendo o aluno por si só as sequencias a serem seguidas nas etapas de voo.

2.1 O INSTRUTOR DE VOO E OS METODOS DE ENSINO RELACIONADOS

Com a grande demanda no setor aéreo e o constante crescimento nas escolas de aviação civil, fica cada vez mais importante e necessário avaliar o método de ensino dos instrutores de voo. O instrutor sempre deve procurar criar um clima que atenda os seus alunos de maneira satisfatória, evitando dependência e rejeição. Assim cabe a ele o exemplar comportamento a ser repassado aos seus alunos.

O conhecimento do processo- Ensino Aprendizagem é sem dúvida, o principal passo para a preparação de instrutor de voo. A instrução aérea, pela sua magnitude, exige constante conhecimento e técnicas próprias para uma análise de voo. Por aprendizagem entendemos

como certa mudança no comportamento, algo que passa a se tornar parte do aluno e ensino é a transmissão do conhecimento, logo o ensino aprendizagem estaria voltado de como “educar” o aluno, para a instrução aérea.

Conforme o Manual do curso de Piloto Privado MCA 58-3/2004, a ciência pedagógica afirma que as qualidades e ou atributos que caracterizam a eficiência profissional do professor/instrutor estão fundamentados sobre três elementos básicos: “atitudes pessoais, cabedal de conhecimentos e habilidade na comunicação (ou poder de comunicação)” (BRASIL, 2004, p.120). Com base nestes três elementos, e com a presença constante da honestidade, o instrutor tem o suporte necessário para conquistar sua eficiência profissional. Ainda o manual do curso de Piloto Privado MCA 58-3/2004 (BRASIL, 2004, p.120) faz ênfase no que diz respeito à prática de voo da parte prática do curso, trata-se, efetivamente, de uma preparação básica de pilotagem aérea, que é também a condição “sine qua non” para a obtenção de uma habilitação técnica que permitirá ao iniciante alcançar a essência da própria atividade aérea - ser piloto de avião.

Por isso é de extrema importância que o instrutor de voo, desde o primeiro dia de contato com seus alunos, use toda a sua habilidade para identificar seus perfis, e suas personalidades, bem como saiba analisar suas dificuldades apresentada durante as etapas de voo. Para avaliarmos a aprendizagem do aluno, o instrutor de voo, deve aplicar testes objetivos, provas escritas e orais de modo que possa ser feita alguma avaliação do instruído para verificar seu nível de conhecimento.

Conforme relata o Manual do Curso de Piloto Privado MCA 58-3/2004 (BRASIL 2004, p.127) “a avaliação relativa aos conhecimentos técnicos da aeronave poderá ser feita unicamente através de um teste escrito ou em duas partes: uma parte escrita e outra parte prática, realizada no avião que será empregado na prática de voo”.

Ressalta ainda o glorioso MCA 58-3/2004(BRASIL 2004, p.127) a avaliação ou verificação prática dos conhecimentos do piloto-aluno em relação “aos instrumentos e equipamentos de bordo e à execução de procedimentos de cabine será feita integralmente no avião de instrução, obedecendo aos critérios previamente estabelecidos pela escola”.

Ainda o Manual de Piloto Privado MCA 58-3/2004(BRASIL 2004, p.128) menciona que a avaliação do piloto-aluno na prática de voo exige um “acurado e detalhado registro do seu desempenho e comportamento, em fichas devidamente padronizadas e concebidas para cada uma das fases dessa prática”, cujo preenchimento deve ser orientado na estrita obediência aos critérios e aos parâmetros preestabelecidos neste manual.

Importante mencionarmos que avaliação é um processo contínuo que visa interpretar conhecimentos, habilidades e atitudes de seus alunos, tendo em vista mudanças esperadas em seus comportamentos. A instrução aérea é caracterizada por uma avaliação por apreciação e subjetiva, ou seja, depende do julgamento direto de cada instrutor.

O assunto aborda a discussão que para a correta avaliação no processo de ensino aprendizagem, “diversos fatores devem ser analisados devido a uma série de riscos potenciais” conforme relata o Manual de Piloto Privado MCA 58-3/2004 (BRASIL 2004, p.127) a prática de voo curso constitui, dentro do contexto ensino aprendizagem, uma das mais complexas tarefas docentes, na medida em que o ambiente aeronáutico onde a prática de pilotagem se desenvolve é, naturalmente, cercado de riscos potenciais. Isto porque durante a instrução poderão surgir ocorrências emergenciais por falha humana, falha material e/ou por mudanças meteorológicas bruscas e até severas.

Em muitas situações, quando o aluno não estiver fazendo corretamente determinadas manobras, o instrutor pode deixá-lo errar para aprender por si só. O bom instrutor saberá distinguir essas situações de outras que impliquem em segurança de voo ou prejuízo à aprendizagem. A melhor maneira para aprender do que conseguir superar seus próprios erros é com uma boa dose de esforço pessoal. Contudo, quebrar a aeronave não se encontra nessa categoria de autoaprendizagem e, se o instrutor “vale quanto pesa”, não deixará que o aluno chegue a tanto, a responsabilidade final a quem é atribuída é do instrutor, por ser o comandante responsável do voo.

O aluno visualiza no instrutor, como alguém que possui uma ampla capacidade de conduzir todo processo de ensinamento com segurança, de forma alegre e prazerosa, porém sempre com respeito, os alunos “inspiram-se” nos seus instrutores como pilotos dotados de grande conhecimento e eficiência a repassarem seus conhecimentos adquiridos ao longo dos seus tempos.

O instrutor deve ter em mente, que ao adotar os seus métodos de ensino, das quais ele adquiriu com a sua experiência, o mesmo deve estar ligado diretamente com as suas estratégias de ensino, visando não prejudicar a pilotagem, colocando-se de maneira natural para o aluno para que possa conduzir de maneira satisfatória a instrução.

3 APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

As condutas humanas que venham a causar um dano são na maioria das vezes cometidas por uma ação que se originam de um fazer, ou seja, um movimento corpóreo comissivo, uma ação voluntária que causa um prejuízo, dano ou lesão a alguém. Diferente da omissão onde temos um não fazer, uma pessoa que não age quando poderia e com isso permite que alguém diante um risco ou uma situação de perigo venha a sofrer um dano ao patrimônio ou uma lesão a si própria.

Porém a Responsabilidade Civil não pode ser atribuída a todos, é necessário verificarmos se o agente causador do dano é imputável, se a pessoa ao cometer um ato lesivo possuía condições psíquicas ou condições de responder por este ato, pois ao atribuir responsabilidade estamos atribuindo o dever de responder, e uma pessoa pode ser inimputável por seus atos devido as suas condições mentais ou devido a sua menoridade, na opinião de Savatier "quem diz culpa diz imputação. E que um dano previsível e evitável para uma pessoa pode não ser para outra, sendo iníquo considerar de maneira idêntica a culpabilidade do menino e a do adulto, do leigo e do especialista..."(Gonçalves, Carlos Roberto, Direito Civil brasileiro, Ed. Saraiva, 2007, p.18).

A Responsabilidade Civil possui duas vertentes; A Responsabilidade Civil Contratual, que é aquela onde é necessária a existência de um contrato entre as partes e a Responsabilidade Civil Extracontratual aonde o infrator infringir a lei vigente. Também é de importante ressalva que quando alguém não cumpre a "obrigação originária" gera uma "obrigação sucessiva", que é a obrigação de indenizar. Na prática falando, esta situação pode ser encontrada quando, durante um voo de instrução, o instrutor resolve realizar uma manobra fora da padronização, e vem causar algum dano, seja esta a terceiros, ou ao próprio patrimônio. Estando o instrutor, que é comandante da aeronave e uma vez no exercício da sua função, responde na esfera penal, administrativa e civil por sua conduta, e aluno, este que é também é conhecido como "piloto em instrução" dentro de um voo. Quem é responsável pelo ato ocorrido? O comandante é responsável pela segurança da aeronave e sua operação, mas até aonde o "piloto em comando" ou "piloto em instrução" tem responsabilidade? Conforme o artigo 186 do Código Civil, que define: "Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito." Diante disto, é perceptível também no artigo 927, "Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (artigos. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado

a repará-lo.” em seu parágrafo único diz que; “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.” Casos específicos em lei e as atividades consideradas de risco pelo poder judiciário. (exemplos de atividade de risco: transporte de cargas perigosas, transporte de pessoas e etc.)

É importante a ressalva que a responsabilidade civil subjetiva é residual, pois primeiro verifica se é objetiva, se não for, por exclusão é subjetiva.

3.1 A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR AÉREO

Nos primórdios da aviação, os grandes investidores temiam apoiar a atividade aeronáutica, em virtude dos riscos a ela inerentes. Assim, visando regulamentar o transporte aéreo internacional, foram elaborados tratados e convenções internacionais, que possibilitaram a abertura do mercado, controlando e prevenindo a falência das novas empresas, mediante a limitação da responsabilidade civil do transportador aéreo por danos eventualmente causados a seus usuários.

Em 1929, foi elaborada a Convenção de Varsóvia, pioneira no intuito de disciplinar a questão da responsabilidade das empresas aéreas. Suas disposições levaram em conta, primordialmente, as dificuldades próprias da circulação aérea, a natureza especial dos riscos do ar, o caráter internacional do transporte aéreo e a preocupação de não ser prejudicado o desenvolvimento e o progresso da aviação comercial. Esta norma internacional, com o objetivo de atenuar e minorar a carga indenizatória do transportador, consagrou um sistema de responsabilidade civil limitada, bem como estipulou uma responsabilidade contratual subjetiva das empresas transportadoras, com culpa presumida destas e a inversão do ônus da prova.

Em suma, de acordo com os tratados internacionais firmados acerca do Direito Aeroespacial, os prejuízos eventualmente causados a passageiros, bagagens e cargas, durante a execução do transporte, devem ser indenizados de acordo com os limites constantes da tabela de valores pré-determinada pelas próprias normas internacionais, sem que a vítima tenha de provar culpa

no agir do transportador. No entanto, este poderá eximir-se da responsabilidade se comprovar ter adotado as medidas razoavelmente necessárias a evitar o dano, que lhe foi impossível adotá-las (caso fortuito ou força maior) ou que houve culpa exclusiva da vítima. Importante assinalar, outrossim, que a indenização limitada foi afastada nas hipóteses de dolo ou culpa grave do prestador do serviço aéreo, quando devidamente comprovadas pela vítima.

No Brasil, o tratamento jurídico da aviação veio sob a bandeira internacional da unificação e da uniformização, tal como sucedeu com o transporte marítimo, e ao contrário do transporte terrestre. Assim, o Brasil ratificou os diversos tratados internacionais acerca da responsabilidade civil do transportador aéreo, internalizando suas disposições mediante publicação de Decreto presidencial.

No entanto, ordens constitucionais novas e sucessivas alterações legislativas internas – tanto gerais, quanto especiais – vieram para ajustar a configuração jurídica das relações de consumo à realidade e às necessidades da nação brasileira, limitando, quando não expurgando, privilégios outorgados pela normatização internacional, mediante a expansão dos direitos da parte vulnerável de uma relação jurídica de consumo.

O Código de Proteção e Defesa do Consumidor - CDC (Lei nº 8.078/1990), editado em observância ao direito fundamental consagrado no art. 5º, XXXII da Carta Constitucional, consagrou o princípio da *restitutio in integrum* (reparação integral dos danos sofridos), calcada na responsabilidade objetiva (independente de culpa, bastando a demonstração do nexo de causalidade entre o serviço prestado e o dano ocasionado), sempre que houver prejuízos decorrentes de uma relação de consumo.

Isso acabou por gerar um aparente conflito de normas entre os regimes jurídicos interno (CDC) e internacional (Convenção de Varsóvia), no que se refere à responsabilidade civil do transportador aéreo decorrente de uma relação consumerista. Passou a comunidade jurídica a questionar a incidência da Convenção Internacional ou do diploma interno de proteção e defesa do consumidor, havendo posição de ambos os lados. Na realidade, não se discute a supremacia de uma norma sobre outra, e sim a aplicabilidade da norma nacional mais recente naquilo que for contrária ao tratado, ou a sua aplicabilidade de forma subsidiária à norma internacional, no que esta for vaga.

O Poder Judiciário e a doutrina têm, pois, adotado os critérios clássicos de solução de conflitos entre leis nacionais também para solucionar as antinomias que surgem em decorrência de divergências entre normas de direito interno e internacional, tendo em vista o *status* de lei federal conferido aos tratados que não dispõem sobre direitos fundamentais. São, pois, adotados os critérios da especialidade e da anterioridade, bem como é observada a superioridade da Constituição Federal frente às demais normas, reconhecida inclusive nas sociedades internacionais, em virtude do princípio da Soberania dos Estados.

No intuito de justificar a limitação da responsabilidade civil do transportador aéreo, a doutrina baseia-se em diversos pontos, os quais não mais se sustentam, em razão da aviação ter-se transformado em uma atividade verdadeiramente massificada, de grande poder econômico e comercial.

Ademais, o fato de o Brasil não ter denunciado a Convenção Internacional não significa que não seja possível ser editada lei interna que a contrarie, em decorrência do princípio da Soberania dos Estados. Com efeito, uma vez incorporada no ordenamento jurídico interno, a norma internacional pode vir a não ter mais aplicabilidade face à legislação ordinária subsequente.

Outrossim, há quem defenda a aplicação da responsabilidade civil consagrada nos diplomas internacionais, com base no parágrafo 2º do art. 2º da LICC, segundo o qual lei especial não pode ser revogada por lei geral. De acordo com esses juristas, a Convenção de Varsóvia é lei especial que regula o transporte aéreo, enquanto o Código do Consumidor é lei geral; portanto, só haveria revogação se expressa no texto legal posterior.

Entende esta corrente doutrinária que a norma especial restringe a abrangência das leis gerais, subtraindo-lhes de seu mando as situações por ela regidas. Dessa forma, no conflito entre lei geral e especial, esta última deve prevalecer. É a expressão do critério da especificidade na solução do conflito aparente de normas.

Evidentemente, o CDC não regulou toda a matéria tratada no diploma internacional em questão, assim como também não revogou expressamente as disposições contidas na Convenção, caindo na vala comum do "revogam-se as disposições em contrário", o que, para muitos, bastaria para a não aplicação da responsabilidade limitada contida em normas

anteriores. Destarte, não resta dúvidas acerca da incompatibilidade dos textos e a lei posterior revogou a anterior naquilo que são divergentes.

Como bem ressalta Paulo de Tarso Sanseverino, "todos esses diplomas legais constituem leis especiais", sendo que o CDC é um microssistema especialíssimo, não apenas porque rege todas as relações de consumo, mas também por sua previsão constitucional. O mesmo autor completa, ao mencionar Sérgio Cavalieri Filho, que "nessa hipótese, prevalecerão sempre as regras que confirmam maior proteção ao consumidor, em decorrência de sua raiz constitucional", tal como ocorre com os danos derivados de uma prestação defeituosa no transporte aéreo.

E a responsabilidade civil com espeque no Código do Consumidor é muito mais favorável ao usuário do que as normas internacionais, por consagrar a responsabilidade objetiva - prescindindo não só da prova, como da própria discussão sobre a culpa -, e a responsabilidade ilimitada – já que o usuário deve ser reparado efetiva e integralmente pelos danos materiais e extrapatrimoniais eventualmente sofridos. Portanto, sendo ambos os diplomas legais (CDC e Convenção de Varsóvia) leis especiais, é possível afirmar que a lei posterior revogou a anterior naquilo que incompatíveis, ou seja, no que se refere à responsabilidade civil do transportador aéreo.

José Gabriel Assis de Almeida ainda defende a aplicação da Convenção Internacional com base no princípio da territorialidade das leis. Para o autor, o transporte aéreo internacional, por sua natureza, envolve atos e condutas realizados entre e fora do território brasileiro, o que implicaria a aplicação do Tratado. Contudo, independentemente de haver outros países envolvidos no transporte internacional, o Brasil, ao chamar para si o processamento e julgamento da lide, decidirá em conformidade com o seu ordenamento jurídico interno.

Por outro lado, tem-se como argumento em prol da limitação da responsabilidade civil do transportador aéreo o fato de os Protocolos de Montreal nº 1, 2 e 4 terem sido publicados, mediante Decreto presidencial, somente em 1998, ou seja, após a entrada em vigor do CDC, o que sugeriria não terem sido por ele revogadas as disposições do Tratado de Varsóvia, restando clara a intenção do Estado brasileiro em manter a limitação da responsabilidade civil das empresas aéreas.

Este argumento, contudo, não vinga. Não há como limitar a responsabilidade, frente ao sistema estabelecido pelo CDC, porque as normas relativas à defesa do consumidor estão em nível constitucional, uma vez que o art. 5º, inciso XXXII, da Constituição da República consagra a proteção do consumidor como direito fundamental. Por esse motivo, toda vez que o transporte aéreo constituir uma relação de consumo, incidirão as normas do CDC, inclusive por que a simples publicação de norma atualizando tratado não mais vigente em face de novo ordenamento jurídico não tem o condão de revigorar a norma anterior.

Adequando tal situação, o Egrégio Superior Tribunal de Justiça manifestou entendimento confirmando a aplicação do CDC, utilizando-se dos valores previstos nos Protocolos de Montreal apenas como um parâmetro indenizatório, e não como limitação à reparação do dano.

Deve-se ter em mente que a proteção e a defesa do consumidor são princípios constitucionais, o que afasta qualquer hipótese de aplicação da responsabilidade limitada, já que a Constituição Federal é a norma maior de um Estado, em que se miram as características políticas, históricas e culturais de um povo e mediante a qual define-se a importância das normas jurídicas convencionais.

Ademais, o Código Civil de 2002, em seu art. 944, posterior a qualquer tratado internacional ratificado pelo Brasil acerca do tema, também consagra o princípio da reparação na extensão integral do dano, como ocorre no CDC. Portanto, novamente se verifica a vontade do legislador pátrio em consagrar o princípio da *restitutio in integrum*, em detrimento da responsabilidade limitada das normas internacionais. Poder-se-ia, inclusive, afirmar que o transporte aéreo foi abrangido pelo novo Diploma Civilista, em razão da generalização da categoria dos transportes prevista nos artigos 731 e 732 deste diploma. Assim, os preceitos dispostos na norma internacional só terão aplicabilidade no que não contrariarem o novo Código.

De fato, a limitação da responsabilidade civil do transportador aéreo teve sua razão de ser; no entanto, hoje, não mais subsistem os mesmos fatores e as mesmas necessidades do início do século passado (época da elaboração da Convenção de Varsóvia). A atividade aeronáutica, atualmente, conta com tecnologia altamente avançada e com empresas de grande vulto, caracterizando uma prestação de serviço em massa, com prevalência econômica sobre os seus usuários, o que acarreta a necessidade da proteção destes pelo ordenamento jurídico.

Com base nisso, o Egrégio Supremo Tribunal Federal tem interpretado a questão do aparente conflito de normas de forma a atribuir ao transportador aéreo a responsabilidade objetiva, não suprimindo nem mesmo as hipóteses de caso fortuito e força maior. Igualmente, tem adotado o princípio da reparação na extensão integral do dano sofrido, consagrando a aplicação do CDC aos casos de responsabilidade civil do transportador aéreo e afastando a Convenção de Varsóvia, em relação ao tema.

Finalmente, tem-se que o CDC é o diploma mais adequado à realidade atual e à linha principiológica constitucional brasileira, na medida em que expande os direitos da parte vulnerável na relação jurídica de consumo, restando afastada, por conseguinte, a aplicação das ultrapassadas normas internacionais, no que se refere à responsabilidade civil do transportador aéreo.

3.2 O INSTRUTOR E SEU PAPEL NA SEGURANÇA DO VOO

A instrução de voo executada sem estar de acordo com os padrões pré-estabelecidos e incapacidade por parte do instrutor pode gerar problemas drásticos para o futuro aluno, uma vez que, o ensino aprendido ocorrendo de maneira irresponsável irá somente aumentar a proporção do risco de segurança nas operações aéreas, pois o aluno já possui vícios dos quais fica difícil de ser consertado, pois cada aluno apresenta um problema de mentalidade e personalidade, porém todos eles possuem capacidade e discernimento de saber o que está correto ou não, evidentemente que o ensino da arte de voar deve ser simplificado no começo de acordo com o nível de entendimento de cada aluno, durante o processo é necessários ajustes físicos e mentais para corresponder a cada exigência de voo apresentada a cada situação.

A segurança durante a instrução aeronáutica no âmbito civil segue os princípios da prevenção aeronáutica, voltados a finalidade de evitar acidentes e perdas de vidas, um bom trabalho, explicando ao aluno, as medidas de segurança a serem adotadas podem ser a chave do sucesso para segurança na instrução, lógico que todo esse empenho, seu princípio parte da figura do instrutor de voo.

O Manual do curso piloto privado – avião - MCA 58-3, refere-se ao instrutor “ao exercer total domínio sobre um engenho que percorre um meio ambiente, até então desconhecido por seus

novos discípulos, acaba sendo “idolatrado” e até imitado por boa parte deles.” (BRASIL, 2004, p.120),

O profissional que ensina, precisa aprender como as pessoas aprendem, para que possa decidir o que ensinar e como ensinar. É de extrema importância que o futuro instrutor conheça a terminologia a ser utilizada com seus alunos de modo que não venha comprometer a aprendizagem do aluno. O instrutor deve ter a personalidade de se impor quando é preciso sem ofender, deve inspirar confiança e respeito, e deve saber quando elogiar e quando censurar.

A segurança de voo é um item estritamente ligado à previsibilidade dos acontecimentos relacionados à operação. Neste sentido entendemos que o planejamento de voo bem elaborado é o primeiro passo para um voo seguro, esta é uma ferramenta que possibilita a visualização de diversos cenários e a definição de linhas de ação antes da configuração de um evento particular.

Organizando nosso planejamento de modo que possamos ter um voo com segurança, o instrutor de voo fica comprometido junto com o seu aluno sempre de analisar questões referentes a segurança de voo, como análise de cartas , identificando as prováveis condições meteorológicas e as regras de tráfego aéreo a qual será executada à análise dos espaços aéreos voados em rota, a navegação em rota , verificando as proas, os horários, estimados de voo e por fim analisando velocidades, consumos de combustíveis, regimes de subida e descida, procedimentos a serem seguidos em caso de emergência.

De modo que todas essas etapas venham a trabalhar em sincronismo, o instrutor de voo deve ficar atento ao seu importante compromisso e responsabilidade de cobrar de seus alunos o aprendizado, instruindo seus alunos a descobrirem a busca pelo conhecimento. Antes de iniciarmos o voo fica todas essas análises a serem executadas, a qual chamamos de *briefing*, item de extrema importância para segurança de voo. Descreve no Manual de Piloto Privado MCA 58-3/2004 (BRASIL, 2004, p.115) “que para alcançar a máxima eficiência na sua edificante atividade docente, não deverão negligenciar as ações de *briefing*”. Ainda salienta o referido Manual de Piloto Privado MCA 58-3/2004 (BRASIL 2004) que durante o *briefing*, o instrutor deve estar atento as técnicas a serem utilizadas para logo após descrever os tipos de erros que ocorrem com mais frequência durante o voo.

Após o encerramento do voo, o instrutor deverá proceder aos comentários de pós voo (ou *de-briefing*), nos quais ele fará um retrospecto de toda a instrução realizada, seguindo, praticamente, o mesmo caminho do “*briefing*, mas indicando, agora, os erros e os acertos” conforme relata o Manual de Piloto Privado MCA 58-3/2004 (BRASIL,2004, p. 116).

Findada a parte do *de-briefing* com o aluno, e as etapas de voo, o instrutor deve ter em mente que sempre deve observar os procedimentos pertinentes às atividades aeronáuticas, no reconhecimento das limitações de ser humano, nos limites dos equipamentos aéreos, e de cada situação que o aluno encontrar-se durante o voo. A importância do instrutor em repassar a segurança de voo para seus alunos vem diretamente ligada os seus métodos de ensino, já que este é o profissional qualificado em repassar o seu conhecimento e pôr em prática a sua vivência aeronáutica.

3.3 A RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANOS A TERCEIROS

Terceiros são aqueles que não estão envolvidos em uma relação contratual de transporte aéreo, que não são passageiros ou proprietários de cargas que estão sendo transportadas. Essa modalidade de responsabilidade civil foi estabelecida na Convenção de Roma de 1952, que indica: “toda pessoa que sofra danos na superfície tem direito à reparação, desde que prove serem os danos causados por aeronave em voo, ou por pessoa dela caída” (PACHECO, 2006, p. 409). Observe-se que o artigo 268 do CBAER amplia essa responsabilidade para contemplar a possibilidade de dano causado pela operação da aeronave no solo, ou seja, quando estiver manobrando em aeródromos. Mas salientou que o dano deve ser causado *diretamente* por aeronave em voo ou em manobra.

Para complementar o assunto relativo à responsabilidade civil, deve-se citar uma inovação importante foi estabelecida no CBAER, no seu artigo 280: trata-se do instituto da responsabilidade do fabricante de produtos aeronáuticos e das entidades de infraestrutura aeronáutica. Isso porque não há normas internacionais que versem sobre esse instituto, mas somente quanto à responsabilidade do explorador ou do proprietário da aeronave, em caso de acidente ou incidente que resulte dano a passageiros, bagagem ou carga transportada.

Mesmo assim os fabricantes têm figurado como polo passivo de alguns processos internacionais em que foram questionadas as condições de fabricação da aeronave ou mesmo sua aprovação ao voo por órgãos governamentais, com falhas estruturais, que foram apontadas como principais causadoras de acidentes.

O mesmo vale para as entidades de infraestrutura aeronáutica, como a INFRAERO, que, por intermédio de seus agentes, causarem danos a aeronaves ou contribuírem para algum acidente, para a ANAC se homologar um produto considerado manifestamente falho, e para os órgãos de controle, que, nesse caso, sujeitam a União à responsabilidade objetiva por força do artigo 37, § 6º da Constituição Federal.

4 CONCLUSÃO

O presente estudo teve como objetivo esclarecer e elucidar a Responsabilidade Civil e atrelar no ramo da aviação, identificando a relação entre instrutores nas técnicas de pilotagem nos cursos de formação de pilotos e suas responsabilidades cíveis durante a formação dos alunos. Foram apresentados durante a pesquisa teorias do direito, teses da responsabilidade civil, técnicas de ensino, bem como destacamos a importância do elemento transmissor de conhecimento na segurança de voo.

O preparo do instrutor de voo para executar na sua prática o trabalho, demanda vasta leitura de uma série de materiais, estudos e vocação para esta, que requer dedicação exclusiva aos seus alunos bem como obter um bom conhecimento dos métodos de ensino a serem utilizados nos futuros aviadores, para que estes, tenham pleno conhecimento das consequências de seus atos. A importância de ensinar e fazer valer o que consta na legislação vigente está além do ensinamento teórico e prático, o instrutor deve ter grandes habilidades para administrar diferentes situações, indo além do estudo aeronáutico, o instrutor deve ter uma boa capacidade de percepção, facilitando assim o seu trabalho no dia-a-dia, possuindo papel fundamental na formação do aluno. A gestão da segurança operacional é de fundamental importância durante a instrução aeronáutica, deve ser sempre elevada para o maior nível de atenção e de alerta na sua total preservação, faz-se necessário sempre reuniões periódicas com o corpo técnico pedagógico junto com seus diretores para prevenir e fortalecer a cultura da segurança de voo.

De acordo com o material apresentado, as técnicas e processos, quando realizados de forma correta, e passado este entendimento para o aluno, tanto na parte teórica e prática serão levadas para vida inteira do aviador, de modo que este busque a sua própria autoconfiança tornando-se essencial para o progresso do aluno em treinamento, fazendo com que o mesmo evolua constantemente como aluno e aviador.

É possível concluir que, a importância do conhecimento teórico e prático na aviação, só é validado em sua totalidade quando se tem conhecimento das consequências que tais ensinamentos trazem. A verdadeira importância do ensinamento está nos métodos de ensino empregados aos alunos, dedicação e harmonia,

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, José Gabriel Assis de. **Jurisprudência Brasileira sobre Transporte Aéreo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2000, p. 126.

ALMEIDA, José Gabriel Assis de. A Legislação Aplicável ao Transporte Aéreo Internacional. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**. 1998, n. 75

BENJAMIN, Antônio Herman. op. cit., disponível em: <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1666.htm>>. Acesso em: 10 set. 2003.

CAVALCANTI, André Uchôa. **Responsabilidade civil do transportador aéreo**: tratados internacionais, leis especiais e código de proteção e defesa do consumidor. Rio de Janeiro: Renovar, 2002, p. 53.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Revista de Direito do Consumidor**, n. 27, apud SANSEVERINO, Paulo de Tarso Vieira. **Responsabilidade civil no código do consumidor e a defesa do fornecedor**, p. 223.

CAVALIERI FILHO, Sergio, Programa de Responsabilidade Civil, Ed. Atlas, 2008, p.2

CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA – L-007.565-1986. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm Acesso em 13 abril 2020.

ENCICLOPÉDIA SAR AIVA DO DIREITO. Editora Saraiva: São Paulo, 1979, vol. 25, p. 165.

Ensino-aprendizagem: uma interação entre dois processos comportamentais - Disponível em <<https://revistas.ufpr.br/psicologia/article/view/3321>> Acesso em 14 Agosto 2020

FARES, Ali Taleb. Novo Panorama da Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**. 1999, n. 77.

FERNANDES, Deborah Fonseca. Responsabilidade Civil e o princípio neminem laedere Disponível em http://ambitojuridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=16229 . Acesso em 20 julho 2020.

FREITAS, Paulo Henrique de Souza. **Responsabilidade civil no direito aeronáutico**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2003, p. 155.

GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito Civil brasileiro, Ed. Saraiva, 2007, p.18

MANUAL DO CURSO PILOTO PRIVADO – AVIÃO Disponível em <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mca58-3.pdf> Acesso em 20 Junho 2020

MANUAL DE CURSOINSTRUTOR DE VOO –AVIÃO -INVA Disponível em < <https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac-1/mma58-16.zip>> Acesso em 18 Junho 2020

MATTOS, Xisto da Silva. Código do Consumidor e a Responsabilidade do Transportador Aéreo. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**. 2002, n. 85

MOURA, Geraldo Bezerra. **Transporte Aéreo e Responsabilidade Civil**. São Paulo: Aduaneiras, 1992, p. 227.

PACHECO, José da Silva. **Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica**. 4ª ed. Editora Forense. Rio de Janeiro; 2006.

PACÍFICO, Andrea Maria Calazans Pacheco. **Os tratados internacionais e o Direito Constitucional brasileiro**. Brasília: Brasília Jurídica, 2002, p. 32.

RAMOS, Vanderlei. Responsabilidade civil no Direito brasileiro: pressupostos e espécies. Disponível em <http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/8754/Responsabilidade-civil-no-Direito-brasileiro-pressupostos-e-especies> Acesso em 22 junho 2020

SOTO, Paulo Neves. Legislação Conflitante na Responsabilidade Civil do transporte Aéreo. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/artigos/Anterior/01.htm>>. Acesso em: 02 out. 2003.