UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA
JEAN CARLOS VIANA BARRETO DA CUNHA

PASSAGEIROS INDISCIPLINADOS EM AEROPORTOS: UM DESAFIO PARA A AVIAÇÃO

Palhoça
2023

JEAN CARLOS VIANA BARRETO DA CUNHA

PASSAGEIROS INDISCIPLINADOS EM AEROPORTOS: UM DESAFIO PARA A AVIAÇÃO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Ciências Aeronáuticas da Universidade do Sul de Santa Catarina como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Ciências Aeronáuticas.

Orientador: Prof. Cleo Marcus Garcia, MSc

Palhoça

2023

JEAN CARLOS VIANA BARRETO DA CUNHA

PASSAGEIROS INDISCIPLINADOS EM AEROPORTOS: UM DESAFIO PARA A AVIAÇÃO

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado à obtenção do título de Bacharel em Ciências Aeronáuticas e aprovado em sua forma final pelo Curso de Ciências Aeronáuticas da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Palhoça, 07 de dezembro de2023

_____

Professor e orientador Cleo Marcus Garcia, MSc
Universidade do Sul de Santa Catarina

_____

Prof. Avaliador Antônio Carlos Vieira de Campos, Msc
Universidade do Sul de Santa Catarina

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, por suas bençãos e misericórdia sobre minha vida, por me dar forças e ânimo para realização de toda essa trajetória. A minha mãe, que diariamente me traz motivação para eu suportar os obstáculos e concluir este trabalho. Ao meu pais, que vem sempre, me ensinando a ser forte e não desistir dos meus sonhos. E, por fim, ao professor Cleo, por ter me orientado e conduzido nesta atividade com todo seu profissionalismo e excelência, por toda sua paciência, compreensão e toda sua acessibilidade.

RESUMO

Este trabalho investiga a legislação aplicável em situações que envolvem passageiros indisciplinados em voos comerciais, um fenômeno que tem se mostrado crescente no cenário da aviação mundial e que representa riscos à segurança e ao bem-estar dos envolvidos no processo de transporte aéreo. O principal objetivo é elucidar as medidas legais em vigor e as propostas de alteração legislativa que visam lidar com tais comportamentos inadequados a bordo de aeronaves. Para alcançar tal objetivo, foi realizada uma análise documental das legislações nacionais relacionadas ao tema, bem como dos projetos de lei em tramitação e acordos internacionais dos quais o Brasil é signatário. Além disso, recorreu-se a dados estatísticos fornecidos por entidades renomadas no setor, como a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), para compreender a magnitude do problema. Os resultados evidenciam uma crescente inquietação global com incidentes de desordem provocados por passageiros. Entre 2007 e 2015, a IATA registrou mais de 49 mil ocorrências envolvendo comportamentos indisciplinados. No cenário nacional, observou-se a existência de projetos de lei, como o de nº 258 de 2016 e o de nº 3111 de 2019, que buscam detalhar atitudes inadequadas e estabelecer penalidades correspondentes. Internacionalmente, destaca-se o Protocolo de Montreal de 2014 e os esforços da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), que orientam os países na adoção de medidas preventivas e punitivas. Em conclusão, constata-se que, embora haja avanços no sentido de legislar sobre a questão, é imprescindível uma abordagem holística, envolvendo medidas educativas, preventivas e punitivas, a fim de assegurar voos mais seguros e harmoniosos. A legislação, por si só, não é suficiente; é preciso uma conscientização global sobre a importância da disciplina e respeito mútuo no contexto da aviação civil.

Palavras-chave: Passageiros indisciplinados. Legislação aplicável. Segurança em voos.

ABSTRACT

This study examines the applicable legislation in situations involving unruly passengers on commercial flights, a phenomenon that has been increasing in the global aviation scenario and poses risks to safety and the well-being of those involved in air transport. The main aim is to elucidate the current legal measures and proposed legislative changes intended to address such inappropriate behaviors aboard aircraft. To achieve this aim, a documentary analysis of national legislations related to the topic was conducted, as well as an examination of pending legislative bills and international agreements to which Brazil is a signatory. Moreover, statistical data provided by renowned entities in the sector, such as the International Air Transport Association (IATA), were utilized to understand the scope of the issue. The findings highlight a growing global concern about disorderly incidents caused by passengers. Between 2007 and 2015, IATA recorded over 49,000 cases involving unruly behaviors. Nationally, there are legislative bills, such as No. 258 of 2016 and No. 3111 of 2019, aiming to detail inappropriate actions and set corresponding penalties. Internationally, the Montreal Protocol of 2014 and the efforts of the International Civil Aviation Organization (ICAO) stand out, guiding countries in the adoption of preventive and punitive measures. In conclusion, while there are advancements towards legislating on the issue, a holistic approach is essential, involving educational, preventive, and punitive measures to ensure safer and more harmonious flights. Legislation alone is not enough; there needs to be a global awareness about the importance of discipline and mutual respect in the context of civil aviation.

Keywords: Undisciplined passengers. Applicable legislation. Flight safety.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Nível de Classificação de passageiros Indisciplinados …… 12

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 6
1.1. PROBLEMA DE PESQUISA 7
1.2. OBJETIVOS 7
1.2.1. Objetivo Geral 7
1.2.2. Objetivos Específicos 7
1.3. JUSTIFICATIVA 7
1.4. METODOLOGIA 9
1.4.1. Natureza e tipo da pesquisa 9
1.4.2. Materiais e métodos 9
1.4.3. Procedimentos de coleta e análise de dados 10
1.5. ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO 10
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA 11
2.1. O PASSAGEIRO INDISCIPLINADO 11
2.2. CRESCIMENTO DE SITUAÇÕES COM PASSAGEIROS INDISCIPLINADOS 13
2.3. O IMPACTO CAUSADO PELO PASSAGEIRO INDISCIPLINADO 14
2.4. LEGISLAÇÃO APLICADA AOS CASOS DE PASSAGEIROS INDISCIPLINADOS 16
2.4.1. O Decreto-Lei nº 479/1969 e a Convenção de Tóquio 16
2.4.2. A Lei nº 7.565, de 1986 – O Código Brasileiro de Aeronáutica 19
2.4.3. O Decreto nº 11.195/2022 – Novo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita 21
2.4.4. O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 23
2.4.5. Outras normas jurídicas 24
2.4.6. Projetos de Lei 25
3. CONCLUSÃO 28
REFERÊNCIAS 30

1. INTRODUÇÃO

Durante o século XX e início do XXI, a aviação civil foi essencial para o avanço econômico e social de vários países. Em um mundo cada vez mais interligado, as viagens de avião tornaram-se fundamentais na rotina contemporânea, levando diariamente uma grande quantidade de pessoas a diferentes partes do planeta. Contudo, a popularização das viagens aéreas e a expansão da indústria trouxeram consigo inúmeros desafios. Um desses obstáculos, frequentemente negligenciado, mas crucial para a segurança aérea, refere-se à conduta inapropriada de passageiros em terminais aeroportuários.

Não se trata apenas de comportamentos agressivos ou violentos quando falamos de indisciplina de viajantes em aeroportos. Isso inclui uma gama de atitudes perturbadoras, que vão desde ignorar regras simples de segurança, como o correto uso do cinto de segurança, até ações mais radicais como tentar entrar em locais proibidos ou conflitos com a tripulação e staff aeroportuário. Essas atitudes podem ter diversas causas, como o consumo de álcool ou drogas, tensões associadas à jornada, diferenças culturais, ou puramente uma falta de entendimento ou desrespeito às diretrizes vigentes.

O comportamento inadequado de viajantes não apenas ameaça a segurança das operações aéreas, mas também gera consequências financeiras e logísticas para as empresas de aviação e aeroportos. Incidentes provocados por má conduta podem levar ao desvio, atraso ou até cancelamento de voos. Adicionalmente, a presença de indivíduos indisciplinados pode prejudicar a experiência de outros viajantes, manchando a imagem das companhias e, em determinadas situações, resultando em implicações jurídicas.

Em um contexto de crescente globalização, aonde viajantes vêm de variadas origens culturais e sociais, a situação torna-se ainda mais intrincada. Aeroportos, servindo como portas de acesso e saída de nações, tornam-se palcos de mistura e convivência de diversas culturas. Divergências na percepção e aderência a normas e comportamentos padrões podem levar a conflitos.

Conforme divulgado pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, 2023), houve um aumento nos registros de ocorrências com passageiros indisciplinados em 2022, em relação ao ano de 2021. Dos 585 incidentes reportados em 2022, 9% tiveram algum tipo de agressão física, desde as mais leves até as mais

graves (um aumento em relação aos 7% de 2021), com 36% ocorrendo durante a viagem e 64% em terra. Dos eventos documentados, 42% foram em terra, 32% a bordo enquanto ainda em solo e 26% durante o trajeto aéreo.

Dado o papel crucial da segurança no setor aéreo e o aumento constante da demanda por viagens aéreas, é essencial investigar e entender o comportamento indisciplinado de passageiros nos terminais aeroportuários. Este estudo, assim, pretende elucidar tal questão, explorando suas origens, impactos e soluções possíveis, com o intuito de auxiliar na criação de um espaço aéreo mais seguro e equilibrado para todos os participantes.

1.1. PROBLEMA DE PESQUISA

Qual a legislação aplicável em casos em que há a incidência de passageiros indisciplinados em voos comerciais?

1.2. OBJETIVOS

1.2.1. Objetivo Geral

Identificar como a legislação atua diante de passageiros indisciplinados na busca por manter a segurança e ordem dos aeroportos e voos.

1.2.2. Objetivos Específicos

- Analisar o conceito de passageiro indisciplinado;
- Verificar o aumento no número de situações envolvendo passageiros indisciplinados;
- Identificar o impacto causado pelo passageiro indisciplinado;
- Estudar a legislação aplicada aos casos de passageiros indisciplinados.

1.3. JUSTIFICATIVA

A segurança na aviação civil não é apenas uma prerrogativa técnica, mas uma garantia para que milhões de passageiros possam viajar todos os dias com

tranquilidade e confiança no sistema de transporte aéreo. Para muitos, voar tornou-se uma atividade rotineira, embora estejamos tratando de uma complexa rede de operações que envolve inúmeros profissionais, tecnologias e protocolos, todos desenhados para assegurar a integridade de quem está a bordo e em terra. Neste contexto, garantir que o ambiente aeroportuário e os próprios voos sejam espaços onde regras e normas são respeitadas torna-se de extrema relevância.

Ao longo dos anos, o setor de aviação tem enfrentado diversos desafios, e a indisciplina de passageiros se apresenta como uma preocupação emergente. Por mais que a vasta maioria dos passageiros compreenda e siga as normativas aeroportuárias e de voo, um número crescente de incidentes tem colocado em evidência o comportamento disruptivo de alguns indivíduos. Tais atitudes, por menores que possam parecer em certos casos, têm o potencial de desencadear situações de risco, não apenas para os envolvidos diretamente, mas para todos a bordo e, em certos casos, até mesmo para a operação do voo.

Compreender a ação da aviação diante de passageiros indisciplinados é essencial, pois, ao mesmo tempo em que a segurança precisa ser mantida, direitos e liberdades individuais não podem ser descartados ou infringidos. O equilíbrio entre impor limites e garantir direitos torna-se uma discussão profunda e necessária no âmbito aeroportuário. Além disso, é imprescindível entender as metodologias e abordagens empregadas pelas companhias aéreas e autoridades aeroportuárias para gerenciar e, idealmente, prevenir tais ocorrências.

Estudar essa temática é vital, uma vez que a aviação civil é um dos setores que mais cresce no mundo, e as previsões indicam que o tráfego aéreo continuará a expandir nos próximos anos. A densidade e frequência das viagens podem, consequentemente, aumentar as chances de ocorrências indesejadas relacionadas à conduta de passageiros. Assim, delinear estratégias eficazes e práticas operacionais que respondam a esse desafio é fundamental para o presente e futuro da aviação.

Com o objetivo de demonstrar a relevância do assunto, um levantamento da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) mostra que, em 2022, o número de eventos com passageiros indisciplinados bateu recorde, com 585 ocorrências. Segundo a ANAC, já nos primeiros meses de 2023 foram registrados, pelas companhias aéreas aproximadamente 114 episódios, equivalente a mais de um caso por dia. Um quarto dos eventos incluem comportamento agressivo do

passageiro, envolvendo agressão física e/ou ameaças. (SOUZA, 2023)

Em conclusão, a justificativa para abordar o comportamento de passageiros indisciplinados e a resposta da aviação a tais situações centra-se na necessidade intrínseca de garantir um ambiente seguro e respeitoso. Afinal, o objetivo último do transporte aéreo, além de conectar lugares e culturas, é fazer isso de forma segura e eficiente. A compreensão aprofundada dessas dinâmicas contribuirá para uma aviação mais preparada, resiliente e, acima de tudo, segura para todos os passageiros e profissionais envolvidos.

1.4. METODOLOGIA

1.4.1. Natureza e tipo da pesquisa

O estudo em questão é classificado como exploratório, baseado em métodos bibliográficos e documentais, com um enfoque qualitativo.

Segundo Eva Maria Lakatos e Marina de Andrade Marconi (2003), a pesquisa exploratória tem três objetivos principais: formular hipóteses, permitir ao pesquisador uma maior compreensão sobre um contexto, acontecimento ou fenômeno para uma futura investigação mais detalhada e ajustar ou categorizar conceitos.

A metodologia de coleta de informações é bibliográfica, como descrito por Fábio José Rauen (2002), envolvendo a procura por referências bibliográficas pertinentes que orientem e auxiliem em todas as etapas do estudo.

Deste modo, o objetivo desta investigação é realizar uma análise aprofundada, tanto teórica quanto prática, das abordagens mencionadas. Antônio Carlos Gil (2002) esclarece que o procedimento documental busca descrever e contrastar dados e características tanto do presente quanto do passado.

A metodologia adotada neste estudo foi qualitativa, focando na análise da realidade com o intuito de entender um cenário específico (RAUEN, 2002).

1.4.2. Materiais e métodos

Os materiais a serem analisados serão bibliográficos e documentais.

Bibliográficos: Livros e periódicos que descrevem os fatores humanos relativos a acidentes e incidentes aéreos, especialmente no que diz respeito à segurança na aviação. Documentais: Documentos diversos sobre a legislações regendo a Aviação Civil brasileira oferecem requisitos e padrões de procedimentos em relação ao tema proposto.

São eles: Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica; Código Brasileiro de Aeronáutica; Lei 7.183 – Lei do Aeronauta; Documentos da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) etc.

1.4.3. Procedimentos de coleta e análise de dados

A pesquisa pode ser considerada como uma revisão de literatura, sendo realizada uma consulta principalmente em livros, dissertações e artigos publicados junto as bases de dados, Google Acadêmico, CAPES, entre outras. Levou-se em consideração principalmente as obras publicadas ao longo dos últimos dez anos (2012 – 2022).

1.5. ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO

Este trabalho é dividido em tópicos, do qual o primeiro a introdução, descrição dos objetivos e demais processos introdutórios. Ao longo do segundo tópico são apresentados os principais conceitos e análises de autores renomados no campo estudado. No terceiro tópico se realiza uma análise e apresentação dos resultados mais relevantes observados ao longo do processo de pesquisa promovido, e no quarto tópico se descreve a conclusão diante dos dados e conteúdos apresentados, assim como uma visão definitiva sobre o tema abordado.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O tópico em questão aborda o conceito do que podemos considerar sobre passageiros indisciplinados, assim como a classificação da severidade dos atos realizados por estes. O texto em questão, também estuda o crescimento de casos na aviação, envolvendo os passageiros indisciplinados e as consequências dos atos acusados

2.1. O PASSAGEIRO INDISCIPLINADO

No Brasil, o conceito de “passageiro indisciplinado” está esclarecido no inciso LXXVIII, do art 5º, do Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022, relacionado ao “Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC”:

> Art. 5º. [...] LXXVIII - passageiro indisciplinado - passageiro que não respeita as normas de conduta em um aeroporto ou a bordo de uma aeronave ou que não respeita as instruções do pessoal de aeroporto ou dos membros da tripulação e, por conseguinte, perturba a ordem e a disciplina no aeroporto ou a bordo da aeronave; [...]. (BRASIL, 2022)

Além de esclarecer essa nomenclatura, é relevante enfatizar que o passageiro indisciplinado não é, por definição, um delinquente ou terrorista. Em grande parte das situações, são pessoas que embarcam no avião sem o propósito de prejudicar a segurança de outros passageiros, membros da tripulação ou da própria aeronave. No entanto, durante o voo, podem manifestar comportamentos inadequados devido a variadas razões ou estímulos, conforme identificado em uma pesquisa da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA, pela sigla em inglês).

Dita associação destaca algumas particularidades frequentemente observadas em passageiros indisciplinados, tais como: Intoxicação (por álcool, drogas ou remédios); Desentendimentos com outros passageiros (convívio no avião); Insatisfações relacionadas à viagem (demoras, desconforto, serviço de bordo aquém das expectativas); Problemas emocionais externos à viagem (como desemprego); Transtornos psicológicos (medo extremo, crises de pânico, tensão); e Ausência de algum medicamento vital. (IATA, 2022)

Para além dos motivos e estímulos para a indisciplina a bordo, é crucial

mencionar que a seriedade dessas situações pode variar amplamente. Muitos episódios são solucionados através de uma conversa entre a equipe de bordo e o passageiro, enquanto ações mais rigorosas, como restrição física e desembarque forçado, são reservadas para incidentes de maior gravidade.

Para ilustrar de maneira mais específica, David Dueñas Santander (2018) (Tabela 1) propõe uma categorização da severidade dos incidentes envolvendo passageiros indisciplinados em aviões. Essa classificação se divide em quatro níveis que têm como objetivo representar o grau de perigo ocasionado pelo comportamento do indivíduo, sendo eles:

Tabela 1: Nível de Classificação de passageiros Indisciplinados

NIVEL	SEVERIDADE
1	Atitude verbalmente disruptiva
2	Ação fisicamente agressiva
3	Comportamento que coloca vidas em risco
4	Tentativa ou realização de invasão à cabine de pilotagem

Fonte: Santander, (2018)

Ademais, vale ressaltar que sistemas de categorização, como o mencionado anteriormente, são frequentemente adotados por companhias aéreas. Elas almejam preparar tanto suas equipes de terra quanto os tripulantes para reconhecer comportamentos que representam ameaças significativas, e assim, decidir a melhor abordagem para cada situação específica.

Adicionalmente, ao discutir sobre o tema do passageiro indisciplinado, é imprescindível mencionar a Convenção de Tóquio (Convenção relacionada a delitos e determinadas ações executadas a bordo de aeronaves), que foi ratificada pelo Decreto-Lei nº 479, em 27 de fevereiro de 1969. Este documento estabelece, entre outras coisas, orientações para determinar jurisdição e os poderes do piloto em comando para assegurar a segurança da aeronave, de seus ocupantes e propriedades a bordo. (BRASIL, 1969)

Além disso, em 2014 foi introduzido o Protocolo de Montreal como uma modificação à Convenção de Tóquio. Mesmo sem ser oficialmente adotado pelo Brasil, este protocolo expande as capacidades de jurisdição dos Estados em episódios de indisciplina, visando combater o crescente aumento na quantidade e gravidade das

situações envolvendo passageiros problemáticos.

2.2. CRESCIMENTO DE SITUAÇÕES COM PASSAGEIROS INDISCIPLINADOS

De acordo com dados da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR, 2023), o ano de 2023 continua registrando uma elevada incidência de incidentes com passageiros indisciplinados. Em 2022, foram computados 585 incidentes, o maior número em um período de quatro anos. Apenas no primeiro trimestre de 2023, as empresas associadas à ABEAR contabilizaram 114 ocorrências, o que corresponde a mais de uma por dia. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) classifica que cerca de 25% desses episódios envolvem comportamentos violentos dos passageiros, como agressões físicas e ameaças.

A presidente da ABEAR, Jurema Monteiro, destaca a gravidade destes números, pois eles têm repercussões diretas para todos os viajantes nos voos afetados. Algumas situações podem causar atrasos na decolagem e, se o avião já estiver em deslocamento, pode ser necessário um pouso inesperado em um aeroporto mais próximo. Tais eventos têm efeitos em cascata na programação dos voos, afetando o tráfego aéreo e a gestão das equipes. (ABEAR, 2023)

Desde 2019, a tendência é de aumento. Em 2021, houve 434 incidentes, enquanto 2020 (no auge da pandemia) teve 222 e 2019 registrou 304. A média anual, de 2019 a 2022, foi de 386,2 ocorrências. (ABEAR, 2023)

A ABEAR integra um comitê estabelecido pela ANAC focado na análise desta questão. A associação defende uma ação mais ágil na estipulação de normas claras para tratar os incidentes, incluindo a aplicação de penalidades mais rigorosas que poderiam abranger multas, compensações por danos e, nos casos mais extremos, a restrição de voar.

Jurema Monteiro reforça que, embora o passageiro responsável por tais comportamentos possa ser responsabilizado legalmente, atualmente não há nada que o impeça de continuar usando o transporte aéreo. A ABEAR vê com bons olhos práticas adotadas em outras nações, como a "*no fly list*" implementada por companhias dos Estados Unidos, que restringe o direito do passageiro de voar por um período determinado. Tal medida poderia ser uma solução eficaz para combater a má conduta de passageiros no Brasil. (ABEAR, 2023)

2.3. O IMPACTO CAUSADO PELO PASSAGEIRO INDISCIPLINADO

A área reservada aos passageiros em um avião é um espaço confinado e limitado, onde muitas pessoas ficam alocadas próximas umas às outras durante longos períodos. Durante o voo, essa área se transforma em um local ainda mais restrito, pois não se permite entrar ou sair livremente.

Devido à natureza desse espaço, atitudes inadequadas de um passageiro podem ter consequências mais significativas do que em locais públicos amplos ou em meios de transporte que permitem embarques e desembarques constantes, como os ônibus urbanos.

Por isso, diante de um comportamento inadequado, as companhias aéreas podem tomar várias medidas. Essas ações possuem uma intensidade proporcional ao risco apresentado pelo comportamento problemático que se deseja controlar.

A respeito destas medidas, a Associação Internacional de Transportes Aéreos fornece algumas diretrizes. Entre elas estão: aviso verbal ao passageiro; notificação por escrito (utilizando o Cartão de Alerta de Notificação do Passageiro); chamada para a intervenção das autoridades de segurança (quando o avião está em solo); mudança de trajeto para desembarque imediato do passageiro problemático (durante o voo); e restrição do passageiro usando dispositivos específicos (executado pelos membros da tripulação com a ajuda de outros passageiros, se necessário). (IATA, 2022)

Das ações mencionadas, percebe-se que as advertências, seja verbal ou escrita, geralmente não interferem na rotina do voo. Por outro lado, medidas mais drásticas, como o pouso não programado ou a restrição do passageiro, podem causar transtornos, como atrasos ou até mesmo cancelamentos.

A respeito dos atrasos e cancelamentos de voos, são recorrentes as contendas judiciais entre consumidores e companhias aéreas. Contudo, muitos fatores podem originar esses atrasos e cancelamentos, incluindo problemas mecânicos, adversidades climáticas e sobrecarga nas instalações aeroportuárias. Assim, é fundamental entender que os problemas decorrentes de passageiros indisciplinados não são a principal, nem a única razão para tais inconvenientes nos voos.

Por outro lado, as consequências (tanto materiais quanto morais) resultantes do comportamento inadequado dos passageiros ultrapassam os simples

atrasos ou cancelamentos. Há casos em que essas condutas desencadeiam confrontos verbais e físicos, os quais podem culminar em processos judiciais, seja no âmbito cível ou criminal.

Desse modo, no contexto da responsabilidade civil associada à má conduta a bordo, é essencial reconhecer os danos significativos, tanto materiais quanto morais, decorrentes dessas situações.

No que concerne aos prejuízos financeiros sofridos pelos passageiros, os mais frequentes se referem a: custos com a compra de novos bilhetes em caso de cancelamento; perdas associadas a reservas em hotéis; e despesas adicionais com transporte, estadia, refeições e comunicação no destino inicial.

Quanto à esfera emocional dos passageiros, é notório que muitas vezes o Judiciário considera como dano moral os episódios onde o indivíduo comprova a impossibilidade de participar de eventos sociais importantes, como encontros familiares, devido aos atrasos ou cancelamentos.

Dentro do cenário de má conduta a bordo, é importante destacar as repercussões diretas enfrentadas pelo passageiro indisciplinado, sobretudo nas circunstâncias em que o piloto decide pela sua remoção forçada do voo. Nesses casos, geralmente a intervenção policial é necessária para acompanhar o indivíduo para fora do avião e conduzi-lo ao longo do terminal até as áreas comuns do aeroporto. O passageiro que enfrenta tal situação, muitas vezes, sente-se extremamente humilhado, e não é incomum que busque compensações judiciais por danos morais sofridos durante o desembarque.

Por outro lado, as companhias aéreas enfrentam múltiplos prejuízos financeiros decorrentes da indisciplina a bordo, que podem incluir custos adicionais com equipe de terra e de voo; consumo extra de combustível, particularmente quando há necessidade de mudar o curso do voo; reparos, caso a aeronave sofra danos, como estragos em assentos, portas ou saídas de emergência; taxas aeroportuárias, devido à estadia prolongada no solo; e a oferta de estadia, refeições e comunicação para a equipe e demais passageiros.

Adicionalmente, considerando a Súmula nº 227 do STJ, as consequências negativas causadas aos outros passageiros por atitudes indisciplinadas podem prejudicar a imagem da companhia aérea, especialmente se resultarem em atrasos ou cancelamentos. (BRASIL, 1999)

Portanto, percebe-se a importância de abordar a responsabilidade civil quando se trata de comportamentos inadequados a bordo, já que é evidente que tais incidentes causam diversas consequências e originam inúmeras disputas legais que buscam indenizações pelos danos citados.

2.4. LEGISLAÇÃO APLICADA AOS CASOS DE PASSAGEIROS INDISCIPLINADOS

O presente tópico é responsável por estudar a legislação aplicada em casos em que sejam identificados passageiros indisciplinados. Buscar-se-á realizar uma análise pautando-se no elemento cronológico das leis aqui abordadas, dentro do que for possível.

2.4.1. O Decreto-Lei nº 479/1969 e a Convenção de Tóquio

O Decreto-Lei nº 479, de 27 de fevereiro de 1969 aprovou, no Brasil, a Convenção sobre infrações e outros atos cometidos a bordo de aeronaves, assinada em Tóquio, a 14 de setembro de 1963. (BRASIL, 1969) Contudo, a Convenção só foi promulgada por meio do Decerto nº 66.520, de 30 de abril de 1970. (BRASIL, 1970)

A Convenção de Tóquio, formalmente denominada “Convenção sobre infrações e outros atos cometidos a bordo de aeronaves”, foi firmada em Tóquio, em 1963, e estabeleceu uma série de diretrizes e protocolos para abordar problemas e infrações ocorridos dentro das aeronaves, especialmente em voos internacionais. Esta Convenção é de extrema relevância no cenário da aviação civil, uma vez que visa a garantia da segurança, ordem e disciplina a bordo, promovendo um ambiente mais estável para a tripulação e passageiros.

A necessidade da Convenção de Tóquio surgiu justamente para padronizar e clarificar a jurisdição e as responsabilidades perante comportamentos inadequados ou delituosos ocorridos em pleno voo. Com a crescente interconexão do mundo e o aumento dos voos internacionais, tornou-se imperativo possuir um conjunto de regras internacionalmente reconhecidas para lidar com passageiros indisciplinados ou situações de comprometimento da segurança. Esses protocolos asseguram que os comandantes de aeronaves tenham a autoridade para tomar medidas apropriadas quando enfrentam desafios que podem colocar em risco a integridade do voo.

O Brasil, como signatário da Convenção, compromete-se a aplicar as

regras estabelecidas por essa Convenção, o que significa que passageiros e tripulantes a bordo de aeronaves brasileiras, ou em voos que aterrissem no território nacional, estão sujeitos a essas normas. Assim, a legislação brasileira alinha-se aos padrões internacionais, garantindo que os passageiros indisciplinados sejam tratados de acordo com os parâmetros definidos em Tóquio, que podem variar desde a detenção até a entrega às autoridades competentes no destino.

Além de estabelecer diretrizes sobre infrações a bordo, a Convenção também aborda outras questões fundamentais, como a extradição e as sanções aplicáveis em caso de ofensas. A aplicação da Convenção no Brasil ressalta a importância da cooperação internacional para assegurar que a aviação civil opere de maneira eficaz e segura. Em um mundo cada vez mais globalizado, onde as viagens aéreas são essenciais, garantir que as aeronaves sejam espaços seguros e ordenados não é apenas uma questão de conveniência, mas um imperativo para a segurança e o bem-estar de todos a bordo.

A Convenção de Tóquio trata especificamente de infrações e outros atos cometidos a bordo de aeronaves, com ênfase na gestão de passageiros indisciplinados. Ela estabelece as bases legais para determinar a jurisdição sobre atos cometidos a bordo de aeronaves civis e fornece ao comandante da aeronave uma série de poderes para lidar com incidentes que possam ameaçar a segurança do voo.

A Convenção detalha uma as ofensas para as quais suas provisões se aplicam. Estas incluem atos que comprometam a segurança da aeronave, atos de violência contra qualquer pessoa a bordo, atos que possam danificar a aeronave ou seu equipamento, e ações que possam colocar em perigo pessoas ou propriedades. Assim estabelece em seu artigo I:

> ARTIGO I. 1. A presente Convenção será aplicada: a) às infrações às leis penais; b) aos atos que, sendo ou não infrações, puderem pôr ou ponham em perigo a segurança da aeronave ou das pessoas ou bens a bordo ou que ponham em perigo a boa ordem e a disciplina a bordo. 2. Sem prejuízo do disposto no Capítulo III, esta Convenção será aplicada às infrações cometidas e aos atos praticados por uma pessoa a bordo de qualquer aeronave matriculada num Estado contratante, enquanto se achar, quer em voo, quer na superfície do alto-mar ou na de qualquer outra zona situada fora do território de um Estado. [...] 4. A presente Convenção não será aplicada em serviços militares, de alfândega e de polícia. (BRASIL, 1970)

De acordo com a Convenção, a jurisdição penal sobre uma infração cometida a bordo de uma aeronave recai primariamente sobre o Estado de registro da aeronave. Isso significa que, independentemente de onde o ato indisciplinado

tenha ocorrido, o Estado de registro da aeronave tem a autoridade principal para lidar com o incidente:

> ARTIGO III. 1. O Estado de matrícula da aeronave será competente para exercer a jurisdição sobre infrações e atos praticados a bordo. 2. Cada Estado contratante deverá tomar as medidas necessárias para estabelecer sua jurisdição como Estado de matrícula sobre as infrações cometidas a bordo das aeronaves matriculadas nesse Estado. 3. A presente Convenção não exclui qualquer jurisdição penal exercida de conformidade com as leis nacionais. (BRASIL, 1970)

De acordo com o Artigo 6 da Convenção, o comandante de uma aeronave tem o poder de impor restrições a qualquer pessoa que ele ou ela acredite razoavelmente estar comprometendo ou estar prestes a comprometer a segurança da aeronave. Isso pode incluir restrição de movimento ou detenção. O Artigo 9 afirma que o comandante pode solicitar a assistência de outros membros da tripulação ou passageiros para conter alguém que esteja comprometendo a segurança do voo.

> ARTIGO VI. 1. Quando o comandante da aeronave tiver motivos justificados para crer que uma pessoa cometeu ou está na iminência de cometer a bordo uma infração ou um ato previsto no artigo 1º, parágrafo 1º, poderá impor a essa pessoa as medidas razoáveis inclusive coercitivas, que sejam necessárias: a) para proteger a segurança da aeronave e das pessoas e bens a bordo; b) para manter a boa ordem e a disciplina a bordo; c)para permitir-lhe entregar essa pessoa às autoridades competentes ou desembarcá-las, de conformidade com as disposições do presente Capítulo. 2. O comandante da aeronave poderá exigir ou autorizar a ajuda dos demais membros da tripulação e solicitar ou autorizar, porém não exigir, a ajuda dos passageiros com o fim de tomar medidas coercitivas contra qualquer pessoa em relação a qual tiver esse direito. Qualquer membro da tripulação ou passageiro poderá tomar igualmente medidas preventivas razoáveis sem essa autorização, quando tiver motivos justificados para crer que essas medidas são urgentes para proteger a segurança da aeronave, das pessoas e bens a bordo.
> [...]
> ARTIGO IX. 1. O comandante de aeronave poderá entregar qualquer pessoa às autoridades do Estado contratante, em cujo território aterrissar a aeronave se tiver motivos justificados para crer que essa pessoa cometeu a bordo da aeronave um ato que, na sua opinião, constitui uma infração grave de conformidade com as leis penais do Estado de matrícula da aeronave. 2. O comandante da aeronave logo que for viável, e, se possível, antes de aterrissar no território de um Estado contratante, tendo a bordo uma pessoa que ele tenciona entregar de conformidade com o parágrafo anterior, notificará às autoridades do referido Estado sua intenção de entregar essa pessoa e as razões que a motivaram. (BRASIL, 1970)

O Artigo 8 permite que, se o comandante tiver motivos para acreditar que um passageiro cometeu uma infração a bordo, ele pode desembarcar o indivíduo e entregá-lo às autoridades do Estado em que a aeronave aterrissar. Este artigo estipula a obrigação desse Estado em tomar medidas para iniciar uma investigação sobre o

incidente. Assim, verifica-se:

> ARTIGO VIII. 1. O comandante de uma aeronave poderá, sempre que seja necessário para os fins previstos no artigo 6º, parágrafo 1º, inciso a ou b, desembarcar no território em que aterrissar a aeronave qualquer pessoa em relação à qual tenha motivos justificados para crer que praticou ou está na iminência de praticar, a bordo da aeronave, um ato previsto no artigo 1º, parágrafo 1º, letra b. 2. O comandante da aeronave comunicará às autoridades do Estado onde desembarcar uma pessoa, conforme as disposições do presente artigo, o fato de haver efetuado esse desembarque e as razões que o motivaram. (BRASIL, 1970)

A Convenção de Tóquio, por meio desses artigos, proporciona uma estrutura clara para garantir que os comandantes e tripulações tenham os meios legais para lidar com situações desafiadoras e, possivelmente, perigosas durante o voo. Esta abordagem harmonizada, aceita internacionalmente, busca equilibrar a segurança e a ordem a bordo com os direitos e liberdades dos passageiros.

2.4.2. A Lei nº 7.565, de 1986 – O Código Brasileiro de Aeronáutica

A Lei 7.565, datada de 19 de dezembro de 1986, que se refere ao Código Brasileiro de Aeronáutica, não detalha especificidades, mas aborda responsabilidades em seus artigos 86 e 232.

O artigo 86 da referida Lei estabelece que a competência para o planejamento, orientação, coordenação, controle e execução das atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos é de responsabilidade do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. (BRASIL, 1986)

Já o artigo 232 destaca a responsabilidade do passageiro, destacando-se que alguns itens do artigo foram atualizados pela Lei nº 14.386, de 2022:

> Art. 232. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas legais constantes do bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de ato que cause incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifique a aeronave, impeça ou dificulte a execução normal do serviço. § 1º A autoridade de aviação civil regulamentará o tratamento a ser dispensado ao passageiro indisciplinado, inclusive em relação às providências cabíveis. § 2º O prestador de serviços aéreos poderá deixar de vender, por até 12 (doze) meses, bilhete a passageiro que tenha praticado ato de indisciplina considerado gravíssimo, nos termos da regulamentação prevista no § 1º deste artigo. § 3º A hipótese de impedimento prevista no § 2º não se aplica a passageiro em cumprimento de missão de Estado, possibilitado o estabelecimento de outras exceções na regulamentação prevista no § 1º deste artigo. § 4º Os dados de identificação de passageiro que tenha praticado ato gravíssimo de indisciplina poderão ser compartilhados pelo prestador de serviços aéreos com seus congêneres, nos termos da regulamentação prevista no § 1º deste artigo. (BRASIL, 1986)

A Lei nº 14.386, de 2022, é resultado da conversão da Medida Provisória nº 1.089, de 2021, em Lei. O ajuste do texto normativo foi realizado para incorporar as ações do “Programa Voo Simples”, lançado pelo Governo em outubro de 2020, com o objetivo de tornar a aviação civil mais simples e menos burocrática. Tal medida visa fortalecer a segurança jurídica e incentivar investimentos na área. (BRASIL, 2022)

Entre as determinações legais apresentadas pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, destaca-se a segurança dos voos, medidas a serem tomadas em situações de atraso ou interrupção da viagem e a conduta geral esperada do passageiro. (BRASIL, 1986)

Como observado pelos artigos citados acima, quem é transportado deve seguir regras que estão disponíveis no bilhete ou exibidas publicamente, evitando qualquer comportamento que incomode outros, prejudique o avião ou interfira na regularidade do serviço. A entidade reguladora da aviação civil determinará o procedimento adequado para lidar com passageiros indisciplinados e as ações apropriadas em tais casos. (BRASIL, 1986)

A Lei também permite que empresas aéreas recusem a venda de passagens para passageiros que tenham cometido graves infrações, por um período de até 12 meses. No entanto, essa restrição não se aplica a indivíduos em missões governamentais. Além disso, as informações sobre passageiros que tenham demonstrado um comportamento gravemente indisciplinado podem ser compartilhadas entre as empresas aéreas, de acordo com o estabelecido no § 1º, do artigo 232, transcrito acima. (BRASIL, 1986)

A autoridade e os direitos do comandante para manter a disciplina a bordo são claramente estabelecidos no artigo 167 do Código Brasileiro de Aeronáutica:

> Art. 167. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem. Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas. (BRASIL, 1986)

Conforme seu artigo 168, referente ao comportamento inadequado do passageiro, especialmente aqueles que manifestem atitudes disruptivas ou antissociais na cabine, será aplicada uma penalidade sob a autoridade do piloto da aeronave. Esta penalidade pode envolver o desembarque; ações de proteção à

aeronave, aos indivíduos e seus pertences; ou descarte parcial da carga. As medidas tomadas pelo comandante devem ser razoáveis e proporcionais, e as consequências se limitam a responsabilidades civis (compensações que o passageiro deve à empresa aérea).

> Art. 168 Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá: I - desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo; II - tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados; III - alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de vôo (artigo 16, § 3º). Parágrafo único. O Comandante e o explorador da aeronave não serão responsáveis por prejuízos ou consequências decorrentes de adoção das medidas disciplinares previstas neste artigo, sem excesso de poder. (BRASIL, 1986)

Adicionalmente, o citado artigo também protege o piloto e a empresa aérea de quaisquer danos ou consequências resultantes de ações tomadas para garantir a segurança, ordem e fluidez do voo, desde que não cometam excesso de poder. (BRASIL, 1986)

Ademais, comportamentos que são enquadrados no Código Penal ou na Lei Das Contravenções Penais (por exemplo, injúria, agressão física e outras) estão sujeitos à autoridade do comandante da aeronave. Para tais comportamentos, as penalidades podem ser tanto civis quanto criminais, já que comprometem a segurança a bordo. (BRASIL, 1986)

2.4.3. O Decreto nº 11.195/2022 – Novo Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita

O Novo Programa Nacional de Proteção da Aviação Civil contra Atos Ilícitos (PNAVSEC) é uma significativa inovação para o grupo dedicado à Segurança contra Atos Ilícitos (AVSEC).

O Decreto nº 7.168, de 5 de maio de 2010, foi substituído pelo Decreto n° 11.195, de 8 de setembro de 2022. As novas disposições buscam manter um alto grau de segurança na aviação civil brasileira para os passageiros, tripulantes, aeronaves e terminais, situando nossa legislação entre os mais avançados padrões internacionais de aviação. (BRASIL, 2022)

A motivação dessa renovação foi integrar as sugestões propostas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) desde a última versão do

PNAVSEC. O novo decreto introduz uma série de inovações, incluindo diretrizes de proteção contra atos ilícitos, especialmente em áreas do aeroporto onde o acesso é livre. Há também direcionamentos sobre avaliações de perigos e proteção contra sistemas portáteis de defesa aérea (MANPADS). (BRASIL, 2022)

Na mesma linha, o PNAVSEC agora também abrange normas sobre ameaças virtuais, com foco em identificar falhas e instaurar salvaguardas para sistemas de informação e comunicação, garantindo a privacidade, veracidade e acesso a tais dados. Há também a inclusão de avaliação comportamental nos protocolos de segurança da aviação. (BRASIL, 2022)

Foram feitos ajustes no decreto para que este estivesse em conformidade com diretrizes internacionais recentes. Essas mudanças também procuram simplificar os procedimentos, delegando mais detalhes aos órgãos competentes, que podem assim adaptar-se com agilidade às inovações tecnológicas. (BRASIL, 2022)

Por último, houve melhorias na interação entre os diferentes setores envolvidos no PNAVSEC. Agora, a Agência Brasileira de Inteligência (ABIN) foi incluída, potencializando a troca de dados cruciais para a segurança e aprimorando a capacitação de pessoal. A Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (CONAERO), liderada pelo Ministério da Infraestrutura, ganhou mais responsabilidades para coordenar a atuação dos participantes do Programa. (BRASIL, 2022)

O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (PNAVSEC) estabelece que um passageiro indisciplinado é definido como aquele que desconsidera as regras de comportamento, seja no aeroporto ou durante o voo, ou ignora as diretrizes da equipe do aeroporto ou da tripulação:

> Art. 5º. Para fins do PNAVSEC e dos planos e programas dele decorrentes, em complemento àqueles previstos na Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, consideram-se: [...] LXXVIII - passageiro indisciplinado - passageiro que não respeita as normas de conduta em um aeroporto ou a bordo de uma aeronave ou que não respeita as instruções do pessoal de aeroporto ou dos membros da tripulação e, por conseguinte, perturba a ordem e a disciplina no aeroporto ou a bordo da aeronave; [...]. (BRASIL, 2022)

De modo geral, um passageiro ganha esta denominação ao manifestar comportamentos como provocar atrasos, acender cigarros dentro da aeronave ou ignorar as orientações dadas pela equipe de bordo. Segundo a IATA, a Associação

Internacional de Transporte Aéreo, o consumo excessivo de bebidas alcoólicas é o principal fator desencadeador de comportamentos indisciplinados (MUÑOZ, 2017).

O Programa ainda estabelece, em seu artigo 177, que é de responsabilidade da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), conjuntamente com a Polícia Federal e os operadores de aéreos e aeródromos, definir critérios e medidas para reduzir os riscos causados por passageiros indisciplinados. (BRASIL, 2022)

Ao analisar a magnitude e as consequências adversas do comportamento inadequado dos passageiros, observa-se que existem regulamentações que abordam essa questão, mas não de uma maneira tão detalhada quanto seria esperado, considerando os reflexos da indisciplina nos aspectos econômicos, rotineiros, logísticos, de segurança e no bem-estar durante os voos.

2.4.4. O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil

O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil, no ponto 108.33, destaca a necessidade de a empresa de aviação incluir no contrato de transporte medidas contra comportamentos indisciplinados. Assim, a lei exige que os passageiros cumpram os regulamentos estipulados. Eles devem, consequentemente, aderir às regras definidas pela companhia aérea. O regulamento reforça a definição de um passageiro indisciplinado como alguém que não obedece às diretrizes de comportamento em aeroportos ou aeronaves, ou que ignora as orientações da equipe de aeroporto ou da tripulação, provocando assim, distúrbios na ordem e na disciplina em ambos os ambientes.

> 108.33 Passageiro indisciplinado. a) O operador aéreo deve garantir o controle de passageiro indisciplinado por meio das seguintes ações: (1) fazer constar no contrato de transporte aéreo a informação das medidas que serão tomadas pelo operador aéreo para coibir condutas típicas de passageiros indisciplinados; (2) impedir o embarque de passageiro indisciplinado, registrando tal ocorrência em relatório que deve ser anexado ao Despacho AVSEC do respectivo voo; e (3) desembarcar o passageiro indisciplinado no aeródromo mais apropriado, em função da avaliação realizada pelo comandante, levando-se em consideração o risco à segurança do voo. (b) Se necessário, a fim de garantir o cumprimento das ações, o operador aéreo deve acionar o setor de segurança do aeródromo e a Polícia Federal ou, na sua ausência, o órgão de segurança pública responsável pelas atividades de polícia no aeródromo. (ANAC, 2023)

Além disso, vale apresentar aqui, que a Resolução ANAC 400/2016 detalha as normas gerais de transporte, mesmo que de uma perspectiva ampla. Ela destaca

a responsabilidade do passageiro em atender às instruções dadas pelo transportador, no entanto, não menciona a possibilidade de negar o embarque ou desembarque de um passageiro que apresente comportamento inadequado (ANAC, 2016).

2.4.5. Outras normas jurídicas

Os tópicos anteriores trataram de normas voltadas especificamente para a aviação civil no Brasil. Contudo, a legislação pátria é ampla, e a questão dos passageiros indisciplinados pode também ser regulada sobre outras normas jurídicas.

De acordo com o Código Civil de 2002, especificamente nos artigos 738 e 739, a legislação destaca claramente a obrigação dos passageiros em seguir as diretrizes do transportador:

> Art. 738. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço. Parágrafo único. Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá equitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano.
> [...]
> Art. 739. O transportador não pode recusar passageiros, salvo os casos previstos nos regulamentos, ou se as condições de higiene ou de saúde do interessado o justificarem. (BRASIL, 2002)

O texto legal determina que o indivíduo transportado deve obedecer às regras determinadas pelo transportador, sejam elas informadas no bilhete ou visivelmente exibidas ao público. O passageiro deve evitar qualquer atitude que incomode outros viajantes, cause danos à aeronave ou interfira na prestação regular do serviço. Se os danos sofridos pelo passageiro resultarem de uma violação das regras estabelecidas, a compensação pode ser ajustada pelo juiz. A legislação também estipula que as companhias aéreas não podem recusar passageiros, a não ser que existam motivos regulamentados ou questões de higiene e saúde que justifiquem tal recusa (BRASIL, 2002).

No que tange à questão da embriaguez do passageiro, um dos principais problemas de comportamento, o Código de Processo Civil aborda a questão da responsabilidade diferenciando situações de doença mental ou embriaguez acidental de situações em que a pessoa se embriaga por vontade própria. Em ambas as situações, avalia-se se o resultado perigoso era previsível. (BRASIL, 2015)

No artigo 261 do Código Penal, a legislação estipula uma pena de dois a cinco anos para quem coloca em risco a aeronave ou realiza qualquer ação que prejudique ou obstrua a navegação aérea. Esse talvez seja o ponto legislativo mais severo em relação à indisciplina, já que pode resultar na perda da liberdade do indivíduo: “Art. 261 - Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea: Pena - reclusão, de dois a cinco anos”. (BRASIL, 1940)

Verifica-se então que, além das normas voltadas unicamente para a regulamentação de situações de passageiros indisciplinados em voos, a legislação comum brasileira também busca assegurar a segurança das aeronaves, da tripulação e de outros passageiros.

2.4.6. Projetos de Lei

Ao analisar o termo “indisciplina”, percebemos que ele envolve as regras de comportamento, as diretrizes fornecidas e as consequências das ações do passageiro. Portanto, dois aspectos cruciais para evitar atitudes indisciplinadas são: (i) o entendimento e reconhecimento das regras e instruções a serem respeitadas, bem como das responsabilidades legais e estipuladas no contrato de voo; (ii) o reconhecimento dos impactos das atitudes indisciplinadas para o próprio passageiro, a equipe e os outros passageiros. No entanto, surge uma preocupação: simplesmente responsabilizar os passageiros não é o suficiente para evitar comportamentos inapropriados.

Nessa perspectiva, o Projeto de Lei do Senado nº 258, de 2016, que propõe alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica, detalha minuciosamente atitudes inadequadas durante o voo, abrangendo dezoito tópicos e suas respectivas ramificações. Contudo, essa proposta de legislação ainda não foi oficializada. As estratégias atuais para lidar com perturbações causadas por passageiros indisciplinados se resumem a estabelecer normas, barrar embarques e determinar desembarques. (BRASIL, 2016)

Há ainda o Projeto de Lei 6.365, de 2019, que quer definir a violência abordo como um crime, com pena de reclusão de 1 a 2 anos, mais multa. O Projeto de Lei está apensado a outro do mesmo ano, o 3.111 e aguarda apreciação do

plenário. (BRASIL, 2019)

Tal artigo busca acrescentar o artigo 321-A à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que terá o seguinte texto:

> Art. 321-A. Promover, a bordo de aeronave, tumulto ou perturbação, ameaçar, agredir passageiro ou tripulante, recusar-se a obedecer à instrução de tripulante ou de qualquer modo expor a perigo a segurança da aeronave. Pena – reclusão, de 1 (um) a 2 (dois) anos, multa e impedimento de viajar em aeronaves comerciais pelo prazo de 2 (dois) anos. (BRASIL, 2019)

De acordo com a explicação do Projeto, estatísticas da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) mostram um crescimento acelerado de incidentes com passageiros indisciplinados tanto no Brasil quanto globalmente, e a intenção é combater essa impunidade. Esse tema também é tratado no Protocolo de Montreal de 2014, que tem o Brasil como um dos países signatários. (BRASIL, 2019)

Dentre as atitudes inadequadas que ameaçam a segurança da tripulação e dos outros passageiros, podemos citar: insultos, estado de embriaguez, uso de álcool ou drogas, desrespeito a normas como o banimento do fumo a bordo e confrontos entre os passageiros. (BRASIL, 2019)

O principal propósito deste projeto é assegurar a segurança do voo e o bem-estar dos passageiros, além de responsabilizar e penalizar aqueles que apresentarem comportamentos inadequados. (BRASIL, 2019)

Dessa forma, torna-se claro o benefício social desta proposta, e temos a expectativa de receber o respaldo de nossos estimados colegas para a sua validação. (BRASIL, 2019)

Paralelamente, o Projeto de Lei nº 3111, de 2019, estabelece penalidades para aqueles que perturbem a ordem, desrespeitem as regras ou coloquem em perigo a integridade da aeronave, dos indivíduos ou propriedades a bordo. (BRASIL, 2019)

Em suas razões, o Projeto de Lei salienta que, devido à importância para o setor, decidiram reintroduzir, com as alterações previamente aceitas pela Comissão de Viação e Transportes, uma proposta que havia sido feita na legislatura anterior pelo deputado Marcos Soares, mas que foi arquivada conforme o artigo 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. (BRASIL, 2019)

A origem deste projeto de lei está relacionada à crescente inquietação global acerca dos incidentes de desordem causados por passageiros em aeronaves. De acordo com a IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo), entre 2007 e

2015, houve mais de quarenta e nove mil registros de passageiros que desrespeitaram normas ou comportamentos adequados durante voos. (BRASIL, 2019)

Os incidentes abrangem desde comportamentos impróprios até atos de violência física contra a tripulação ou outros passageiros. Independentemente da severidade, tais ações interrompem a harmonia esperada durante o voo, gerando, pelo menos, insegurança e mal-estar entre os presentes. Em situações extremas, tais comportamentos podem até ameaçar a segurança da viagem aérea. (BRASIL, 2019)

Nesse contexto, a comunidade global, sob a égide da OACI – Organização de Aviação Civil Internacional (um órgão da ONU), tem buscado incentivar os países a adotarem em suas legislações medidas que previnam e sancionem as ações inapropriadas a bordo. Assim, esta proposta está em sintonia com os esforços internacionais em curso para minimizar tais episódios. (BRASIL, 2019)

Em resumo, o projeto apresenta as seguintes alterações na legislação: (i) estabelece claramente o direito de imobilizar um passageiro, e define os comportamentos que afetam a ordem, disciplina ou segurança da aeronave, bem como das pessoas e bens presentes; (ii) submete o passageiro envolvido em qualquer dessas ações a um processo administrativo dirigido pela autoridade aeronáutica, visando à aplicação de penalidades; (iii) estipula o registro no Diário de Bordo de qualquer comportamento inadequado ocorrido durante o voo, a ser utilizado como referência pela autoridade aeronáutica; (iv) como penalidade administrativa, proíbe o embarque daqueles que tenham tido comportamentos inapropriados a bordo por até um ano; (v) designa à ANAC a responsabilidade de fiscalizar infrações relacionadas não somente aos direitos dos passageiros, mas também a seus deveres, como o de manter um comportamento adequado a bordo. (BRASIL, 2019)

3. CONCLUSÃO

O trabalho teve como objetivo analisar o comportamento dos passageiros indisciplinados e expor a legislação vigente e em estudo para respostas a estas situações.

A aviação comercial, nos últimos anos, tem enfrentado um desafio crescente relacionado ao comportamento de passageiros indisciplinados a bordo das aeronaves. Estes incidentes, que variam desde simples desrespeito a normas até atos de violência contra tripulantes e outros passageiros, têm causado preocupação não apenas no setor aeronáutico, mas também em toda a comunidade internacional, dada a ameaça potencial à segurança e à harmonia dos voos. Diante desse panorama, este trabalho buscou elucidar a problemática central acerca da legislação aplicável em casos em que há a incidência de passageiros indisciplinados em voos comerciais.

Primeiramente, é imperativo reconhecer a relevância das estatísticas fornecidas por entidades como a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), que documenta um aumento preocupante em incidentes envolvendo passageiros indisciplinados, tanto em território nacional quanto globalmente. Esses números evidenciam a necessidade urgente de uma legislação clara e efetiva que trate da questão.

No âmbito nacional, observou-se que o Brasil tem empreendido esforços para atualizar sua legislação. Projetos de lei, como o de nº 258 de 2016 e o de nº 3111 de 2019, propõem alterações no Código Brasileiro de Aeronáutica e outros estatutos, detalhando atitudes inadequadas e estabelecendo penalidades para quem perturbe a ordem, desrespeite normas ou coloque em risco a integridade da aeronave, dos indivíduos ou propriedades a bordo. Ainda que algumas destas propostas legislativas não tenham sido oficializadas, elas refletem a crescente conscientização sobre a necessidade de medidas concretas.

No cenário internacional, o Protocolo de Montreal de 2014 e a Convenção de Tóquio, dos quais o Brasil é signatário, e os esforços da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) demonstram um movimento coletivo para a criação de um ambiente de voo mais seguro. Estas iniciativas incentivam os países a adotar medidas que previnam e sancionem comportamentos inadequados durante as viagens aéreas.

Em síntese, a legislação aplicável em casos de passageiros indisciplinados em voos comerciais envolve tanto estatutos nacionais quanto acordos e protocolos

internacionais. Embora o Brasil tenha avançado na proposição de medidas legislativas específicas, há espaço para aperfeiçoamento, de modo a garantir a eficácia das sanções e a conscientização dos passageiros sobre seus direitos e deveres a bordo. O caminho para um ambiente de voo harmonioso e seguro demandará esforços contínuos e colaborativos de legisladores, entidades da aviação e a própria comunidade de passageiros.

Embora o objetivo proposto no trabalho tenha sido atingido, há limitações de pesquisa, no quesito falta de acesso à fontes de informação atualizadas e o difícil acesso às companhias aéreas e administrações aeroportuárias para entrevistas particulares ou em grupo. Portanto, será possível trabalhar melhor em pesquisas futuras, sobre como as companhias aéreas reagem aos passageiros indisciplinados, colocando em risco a operação em solo ou em voo, e de que forma a legislação irá avançar para tratar os casos.

REFERÊNCIAS

ANAC. **Agência Nacional de Aviação Civil: Resolução nº 40, de 13 de dezembro de 2016.** Dispõe sobre as Condições Gerais de Transporte Aéreo. Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/resolucoes/resolucoes-2016/resolucao-no-400-13-12-2016. Acesso em: 28 de set. de 2023.

ANAC. **Agência Nacional de Aviação Civil: RBAC 108**. 2023. Disponível em: Disponível em: https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-108. Acesso em: 28 de set. de 2023.

BRASIL. [Código Civil (2002)]. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm. Acesso em: 29 de set. de 2023.

BRASIL. [Código de Processo Civil (2015)]. **Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015.** Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm. Acesso em: 28 de set. de 2023.

BRASIL. [Código Penal (1940)]. **Decreto Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940.** Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm. Acesso em: 27 de set. de 2023.

BRASIL. **Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022.** Dispõe sobre o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita - PNAVSEC. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/decreto/d11195.htm. Acesso em: 29 de set. de 2023.

BRASIL. **Decreto nº 66.520, de 30 de abril de 1970.** Promulga a Convenção relativa às infrações e a certos outros atos cometidos a bordo de aeronaves. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-66520-30-abril-1970-409198-publicacaooriginal-1-pe.html. Acesso em: 5 de out. de 2023.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 479, de 27 de fevereiro de 1969.** Aprova a Convenção sobre infrações e outros atos cometidos a bordo de aeronaves, assinada em Tóquio, a 14 de setembro de 1963. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del0479.htm. Acesso em: 28 de set. de 2023.

BRASIL. **Lei nº 14.368, de 14 de junho de 2022.** Altera as Leis nºs 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), 13.448, de 5 de junho de 2017, 11.182, de 27 de setembro de 2005, 9.826, de 23 de agosto de 1999, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para dispor sobre o transporte aéreo; e revoga dispositivos das Leis nºs 5.862, de 12 de dezembro de 1972, e 8.666, de 21 de junho de 1993. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Lei/L14368.htm#art3. ACesso em: 6 de out. de 2023.

BRASIL. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.** Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565compilado.htm. Acesso em: 29 de set. de 2023.

BRASIL. **Projeto de Lei do Senado n° 258, de 2016.** Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/126231. Acesso em: 27 de set. de 2023.

BRASIL. **Projeto de Lei nº 3.111/2019.** Prevê sanções para quem comprometa a boa ordem, a disciplina ou ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao/?idProposicao=2204572. Acesso em: 27 de set. de 2023.

BRASIL. **Projeto de Lei nº 6.365/2019.** Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que institui o Código Brasileiro de Aeronáutica, para tipificar o crime de perturbação a bordo de aeronaves. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2233319. Acesso em: 27 de set. de 2023.

BRASIL. **Súmula nº 227, do Superior Tribunal de Justiça, de 20 de outubro de 2010.** A pessoa jurídica pode sofrer dano moral. Disponível em: https://www.stj.jus.br/docs_internet/revista/eletronica/stj-revista-sumulas-2011_17_capSumula227.pdf. Acesso em: 28 de set. de 2023.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 2002.

IATA. **Associação Internacional de Transportes Aéreos divulga análise mostrando que casos de passageiros indisciplinados estão em tendência de alta.** 2023. Disponível em: https://aeroin.net/iata-divulga-analise-mostrando-que-casos-de-passageiros-indisciplinados-estao-em-tendencia-de-alta/. Acesso em: 27 de set. de 2023.

IATA**. Associação Internacional de Transportes Aéreos: Passageiros Indisciplinados.** 2022. Traduzido automaticamente pelo Google. Disponível em: https://www.iata.org/en/programs/passenger/unruly-passengers/. Acesso em: 27 de set. de 2023.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica.** São Paulo: Atlas, 2003.

MUÑOZ, Ramón. **Número de incidentes violentos com passageiros em voos dispara.** 2017. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2017/01/05/economia/1483613186_582784.html. Acesso em: 27 de set. de 2023.

RAUEN, Fábio José. **Roteiros de investigação científica.** Tubarão/SC: Unisul, 2002.

SANTANDER, David Dueñas. **Passageiros indisciplinados no transporte aéreo.** 2018. Traduzido automaticamente pelo Google. Disponível em:

https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/170738/Pasajeros-insubordinados-en-el-transporte-aereo-sancion-penal-y-administrativa.pdf?sequence=1. Acesso em: 27 de set. de 2023.

SOUZA, Vivian. **Barraco no avião: por que os casos aumentaram em 2022 e quais as possíveis consequências.** 2023. Disponível em: https://g1.globo.com/turismo-e-viagem/noticia/2023/06/11/barraco-no-aviao-por-que-os-casos-aumentaram-em-2022-e-quais-as-possiveis-consequencias.ghtml. Acesso em: 27 de set. de 2023.