Proprietário é o responsável pela manutenção da pista

Um avião bimotor se aproxima para o pouso em uma pista asfaltada de uma cidade do interior do Estado, a bordo estão quatro passageiros, piloto e co-piloto, sendo que estes estão atentos aos procedimentos para o pouso, comunicações, informações meteorológicas e ao tráfego aéreo.

O pouso acontece de forma perfeita e o avião prossegue em sua corrida de desaceleração na pista para, após a parada, prosseguir para o pátio de estacionamento. Todavia, antes da parada total um susto: o pneu direito estoura provocando a saída do avião da pista para a sua lateral.

Após o susto e o desembarque dos passageiros ainda na pista de pouso, a qual no momento está interditada para pousos e decolagens, os pilotos verificam que sobre a pista existem várias pedras e que uma dessas provocou o estouro do pneu.

Tal situação acima transcrita parece ser difícil de ocorrer, no entanto é mais comum do que se imagina em várias pistas dos aeroportos de nosso país.

No caso exemplificado, apenas ocorreu o estouro do pneu sem maiores prejuízos. Porém, se o avião tivesse saído da pista e sofrido maiores danos, culminando em até a sua inutilização total, quem é o responsável que vai arcar com os danos causados a aeronave?

É sobre isso que trato no presente artigo.

Da Classificação dos Aeroportos Brasileiros

Segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica, os aeródromos brasileiros são classificados em civis e militares (*caput* do artigo 28), sendo que os aeródromos civis são classificados em públicos e privados (artigo 29).

O Código Brasileiro de Aeronáutica, define aeródromo como sendo *"toda a área destinada a pouso e decolagem e movimentação de aeronaves"* (artigo 27).

A conceituação de aeródromos civis e militares nos é dada pelos parágrafos 1o e 2o, do artigo 28, do Código Brasileiro de Aeronáutica: *"Parágrafo 1o – Aeródromo civil é o destinado ao uso de aeronaves civis"; "Parágrafo 2o – Aeródromo Militar é o destinado ao uso de aeronaves militares"*.

Já o artigo 1o da IAC – Instituição de Aviação Civil, no 2328, de 1990, explica aqueles termos utilizados pelo Código Brasileiro de Aeronáutica. Vejamos: *a)Aeródromo Civil – aeródromo destinado, em princípio, ao uso de aeronaves civis; b) Aeródromo Público – aeródromo civil destinado ao tráfego de aeronaves em geral; c) Aeródromo Privado – aeródromo civil que só poderá ser utilizado com a permissão de seu proprietário sendo vedada sua exploração comercial.*

No presente momento, o que nos interessa são os aeródromos públicos e privados, uma vez que a operação de aeronaves civis em aeródromos militares necessita obrigatoriamente de autorização da

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

autoridade aeronáutica do local, na forma do parágrafo 3o, do artigo 28, do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Da Manutenção dos Aeródromos Públicos e Privados

A manutenção da pista de pouso do aeródromo é de responsabilidade de seu proprietário. No entanto, no que tange aos aeródromos públicos se faz necessário uma divisão, pois estes podem ser de propriedade da União, do Estado ou do Município.

Por isso que o Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe em seu artigo 36 que: *"Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados: I — diretamente, pela União; II — por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica; III — mediante convênio com os Estados ou Municípios"*.

Além disso, nos dias de hoje é possível que o aeródromo seja público e uma empresa privada detenha a concessão de exploração, sendo certo que o inciso IV, do artigo 36, do Código Brasileiro de Aeronáutica, já previa tal possibilidade: *"IV — por concessão ou autorização"*.

Frente ao transcrito acima, é possível verificar que o proprietário é o responsável pelas boas condições de manutenção e limpeza da pista, bem como as pistas de táxi (pista por onde a aeronave se desloca dentro da área do aeródromo), pátio de estacionamento e demais facilidades que compõe o sistema aeroportuário estabelecido no artigo 26, do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Da mesma forma isso se aplica aos aeródromos particulares, uma vez que o artigo 35, do Código Brasileiro de Aeronáutica, determina que a manutenção seja realizada pelo proprietário da mesma. Contudo, tal tema será tratado mais a diante com a devida atenção.

Conseqüentemente, caso uma aeronave venha sofrer danos, em razão de objetos estranhos à pista de pouso, tais como: pedras, pregos, buracos, parafusos, pedaços de metais ou madeira, etc., o proprietário ou operador da aeronave deverá ser ressarcido pelos danos suportados pelo proprietário ou explorador do aeródromo.

E para quem acredita que os objetos acima citados dificilmente são encontrados em pistas de pousos, lembro o leitor do trágico acidente ocorrido com o avião Concorde, da empresa Air France, que se acidentou em 25 de julho de 2000, devido a um estouro de pneu a mais de 300 Km/h (trezentos quilômetros por hora) durante a decolagem, após ter passado por cima de um pedaço de metal que estava sobre a pista do Aeroporto Francês Charles De Gaulle, além de várias reportagens publicas em revistas e jornais sobre o assunto, em vista dos objetos encontrados nas pistas dos aeroportos brasileiros.

Todavia, a manutenção e limpeza de que trata o artigo acima transcrito não fica somente a pista de pouso, mas abrange também à área em torno da pista de pouso, que é denominada faixa de pista, a qual engloba a faixa preparada.

Segundo o artigo 1o, da IAC no 2328, a faixa de pista é conceituada como *"área retangular onde não são permitidos quaisquer aproveitamentos que ultrapassem, em cada ponto, a altitude do ponto mais próximo, situado no eixo da pista ou no seu prolongamento, tais como construções, instalações e*

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

colocação de objetos de natureza temporária ou permanente, fixos ou móveis, exceto auxílios a navegação aérea indispensáveis. Envolve a pista de pouso e, quando houver, a zona de parada e a faixa preparada, e é destinada a proteger as aeronaves em operação de pouso e decolagem"; e a faixa preparada é definida como "área contida na faixa de pista destinada a reduzir o risco de dano às aeronaves que, eventualmente, saiam da pista (área de segurança)".

Ou seja, a faixa de pista e a faixa preparada nada mais são do que as áreas ao redor da pista de pouso, onde normalmente é plantada grama ou, na falta desta, são feitas de terra batida, onde os aviões caso venham sair da pista por um motivo ou outro, não sofram danos, uma vez que tais áreas devem estar em perfeitas condições de uso.

No entanto, uma pergunta se faz: qual é o tamanho da faixa de pista? E da faixa preparada? A IAC no 2328 nos responde a essas perguntas, pois os tamanhos da faixa de pista e da faixa preparada variam conforma o tamanho (comprimento e largura) da pista de pouso.

Por conseguinte, devido ao disposto nos artigos 35 e 36 do Código Brasileiro de Aeronáutica, conclui-se que a responsabilidade pelas boas condições das pistas de pousos em todos os aeródromos brasileiros é sempre objetiva, independente do aeródromo ser público ou privado.

Todavia, se faz necessário saber qual é a fundamentação legal, além dos artigos citados do Código Brasileiro de Aeronáutica, para que os proprietários dos aeródromos sejam devidamente responsabilizados, em virtude daquelas classificações dadas às pistas de pouso brasileiras pelo Código Brasileiro de Aeronáutica e quanto a sua culpa.

Da Responsabilidade Pela Manutenção dos Aeródromos Públicos

A responsabilidade pela construção e manutenção dos aeródromos públicos é objetiva, que decorre da obrigação imposta pela legislação própria sobre o tema, ou seja, pela imposição do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Em sua grande maioria, as pistas de pousos dos aeródromos públicos são asfaltadas, bem com todas as facilidades que a cercam, como as pistas de táxi, pátio de estacionamento, etc. Todavia, tal não é regra, pois as pistas também podem ser de terra, grama, etc.

Assim mesmo, independente do tipo de piso da pista de pouso, o artigo 36 do Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe que: *"Os aeródromos públicos serão construídos, mantidos e explorados: I — diretamente, pela União; II — por empresas especializadas da Administração Federal Indireta ou suas subsidiárias, vinculadas ao Ministério da Aeronáutica; III — mediante convênio com os Estados ou Municípios"* (grifei).

Com isso, Código Brasileiro de Aeronáutica, impõe às pessoas jurídicas de direito público, ou seja, a União, os Estados e os Municípios, a obrigação de manter as pistas de pouso em perfeitas condições de uso, para que não venham causar dano as aeronaves em operações de pouso e decolagem.

Desse modo, se no exemplo dado, a aeronave estava efetuando o pouso em um aeródromo público

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

estadual, o Estado tem o dever de reparar os danos causados em razão da não manutenção das condições da pista de pouso.

Além disso, nos podemos nos esquecer que, apesar das pistas de pousos serem de propriedade daquelas pessoas de direito público, a União e os Estados possuem suas empresas especializadas em infra-estrutura aeronáutica que são, respectivamente, a Infraero – Infra-estrutura Aeronáutica e os Departamentos Aeroviários Estaduais. Já quanto aos Municípios, normalmente estes destinam seus funcionários para realizar a manutenção das pistas.

Dessa forma, estamos diante da responsabilidade objetiva das pessoas jurídicas de direito público, em razão do disposto no artigo 37, parágrafo 6o, da Constituição Federal: *"as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa"*.

Sobre a responsabilidade objetiva, Carlos Roberto Gonçalves, in Responsabilidade Civil, editora Saraiva, 8a edição, 2003, página 21, define como sendo: *"A lei impõe, entretanto, a certas pessoas, em determinadas situações, a reparação de um dano cometido sem culpa. Quando isto acontece, diz-se que a responsabilidade é legal ou "objetiva", porque prescinde de culpa e se satisfaz apenas com o dano e o nexo de causalidade. Esta teoria, dita objetiva, ou do risco, tem como postulado que todo dano é indenizável, e deve ser reparado por quem a ele se liga por um nexo de causalidade, independente de culpa. Nos casos de responsabilidade objetiva, não se exige prova de culpa do agente para que seja obrigado a reparar o dano. … O autor da ação só precisa provar a ação ou omissão e o dano resultante da conduta do réu, porque sua culpa já é presumida"*.

Assim, no exemplo citado, o estouro do pneu ocorreu devido a pedras que estavam sobre a pista de pouso, que por omissão da administração do aeródromo, não deixou a pista em condições seguras para as operações de pousos de decolagens das aeronaves. Aqui se tem o primeiro requisito da responsabilidade que é a ação ou omissão do ente público, que no caso é a omissão de manter a pista limpa. Já o dano, no exemplo citado, é de fácil constatação, pois se trata de bens materiais, ou seja, o pneu que estourou.

Quanto ao nexo de causalidade, que nada mais é do que a ligação entre a ação ou omissão e o dano suportado, no exemplo citado, também é de fácil constatação, pois se administração aeroportuária tivesse mantido a pista limpa, conforme determina o Código Brasileiro de Aeronáutica, nenhum dano ocorreria.

Por conseguinte, fica clarividente que a União, os Estados e os Municípios são responsáveis pelos danos que os proprietários de aeronaves venham a sofrer quando se utilizam dos aeródromos, em face da responsabilidade objetiva e da obrigação imposta pela Código Brasileiro de Aeronáutica.

Da Responsabilidade Pela Manutenção dos Aeródromos Privados

Ao contrário das pistas de pouso dos aeródromos públicos, a grande maioria das pistas de pouso dos

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

aeródromos particulares são de terra ou de grama, o que demanda de um maior cuidado para a sua manutenção, bem como as pistas de táxi, quando existem, e os pátios de estacionamento.

Da mesma forma que as pessoas jurídicas de direito público, os particulares, proprietários das pistas particulares possuem o dever de mantê-las em perfeito estado de uso, conforme dispõe o artigo 35, do Código Brasileiro de Aeronáutica: *"Os aeródromos privados serão construídos, mantidos e operados por seus proprietários, obedecidas as instruções, normas e planos da autoridade aeronáutica (artigo 30)"*.

No entanto, apesar o Código Brasileiro de Aeronáutica impor também está responsabilidade ao proprietário particular, da mesma forma que impõe aos entes públicos, a responsabilidade civil aqui avocada é a subjetiva.

Sobre isso, Carlos Roberto Gonçalves ensina que: *"Diz-se, pois, ser "subjetiva" a responsabilidade quando se esteia na idéia de culpa. A prova da culpa do agente passa a ser pressuposto necessário do dano indenizável. Dentro desta concepção, a responsabilidade do causador do dano somente se configura se agiu com dolo ou culpa"* (obra citada, página 21).

Rui Stoco, in Tratado de Responsabilidade Civil, editora RT, 5a edição, 2001, páginas 96 e 97, define a culpa como: *"… a culpa é a inexecução de um dever que o agente podia conhecer e observar. Se o conhecia efetivamente e o violou deliberadamente, há delito civil, … Na culpa ocorre sempre a violação de um dever preexistente …"*.

Na presente analise, o proprietário particular, quando não mantém a sua pista de pouso em perfeitas condições de uso para pousos e decolagens, conforme determina o Código Brasileiro de Aeronáutica (artigo 35), viola o dever imposto por este código, quando da construção e homologação da pista, que determina a sua manutenção.

Dessa forma, o proprietário da pista particular, responde pelos danos causados na modalidade da culpa por omissão, eis que ele tinha o dever de manter a pista em boas condições de uso, mas não o faz, deve responder por isso.

Quanto a culpa por omissão, esta vem disciplinada no artigo 186, do Código Civil, que dispõe: *"Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito"*.

Assim, todos os danos que as aeronaves venham a sofrer quando utilizam-se de aeródromos particulares, como por exemplo: danos a em razão de buracos na pista de pouso ou no pátio, danos em razão de objetos estranhos que venham a colidir com a aeronave, animais na pista, etc., são de responsabilidade do proprietário.

Por conseguinte, quando uma aeronave sofre dano por utilizar um aeródromo particular, e ficar demonstrado que o proprietário deste aeródromo foi omisso quanto a obrigação de manter as condições da pista de pouso em bom estado, em face do artigo 35, do Código Brasileiro de Aeronáutica, deve ele responder pelos danos causados a aeronave, lembrando que é da vítima do dano a obrigação de

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

demonstrar a culpa do proprietário do aeródromo particular, o que pode ser, em determinadas situações, fácil de se demonstrar face ao artigo 35, do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Conclusão

Frente ao exposto, conclui-se que os proprietários dos aeródromos são responsáveis pela manutenção e segurança das operações de pouso e decolagens, bem como enquanto as aeronaves estão no solo, em razão dos artigos 35 e 36 do Código Brasileiro de Aeronáutica, do artigo 37, parágrafo 6o, da Constituição Federal, no caso das pistas públicas, e dos artigos 186, do Código Civil, no caso das pistas particulares.

Date Created
06/08/2004

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.