

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ FEDERAL DA VARA DA
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL**

**ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PARENTES E AMIGOS
DAS VÍTIMAS DE ACIDENTES AÉREOS - ABRAPAVAA**, pessoa jurídica de
direito privado inscrita no CNPJ sob o nº 14.272.276/0001-33, com sede à Alameda dos
Anapurus, n.º 1580, São Paulo - Capital, CEP 04087-005, por seus advogados que esta
subscrevem, vem, respeitosamente, à presença de V. Excelência, com fulcro no artigo 102
do Código de Defesa do Consumidor, propor a presente

AÇÃO COLETIVA COM PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DE TUTELA

em face da **UNIÃO FEDERAL** e da **AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC)**, na pessoa de seu presidente Sr. Marcelo Pacheco dos
Guaranys, situada no Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C, Ed. Parque Cidade
Corporate – Torre A, em Brasília/DF, CEP 70.308-200, pelas razões de fato e de direito a
seguir expostos:



I - DA LEGITIMIDADE ATIVA

Nos termos do artigo 82, inciso IV, do Código de Defesa do Consumidor, são legitimados para a defesa coletiva de interesses e direitos dos consumidores “*as associações legalmente constituídas há pelo menos um ano e que incluam entre seus fins institucionais a defesa dos interesses e direitos protegidos por este código, dispensada a autorização assemblear*”.

A Autora é uma Associação fundada em maio de 1997 - após o trágico acidente ocorrido com o voo TAM 402, que vitimou 99 pessoas em 31 de outubro de 1996 em São Paulo - para prestar assistência aos familiares e parentes de vítimas de acidentes aéreos no Brasil.

A seriedade do trabalho desenvolvido pela Autora tem sido amplamente reconhecida, tanto pelas autoridades governamentais quanto pela sociedade civil. São exemplos desse reconhecimento o convite recebido em 2001 do Congresso Nacional para a apresentação do projeto de lei elaborado pela Autora para a criação no Brasil de um órgão nos moldes dos National Transportation Safety Board (NTSB) dos Estados Unidos, que amparasse com apoio psicológico, jurídico, médico e financeiro, as vítimas de acidentes aéreos, e o convite enviado pelo NTSB para que a Autora representasse a América do Sul na Conferência de comemoração dos 15 anos do Family Assistance em Washington, ocorrida em março de 2011.

A Autora atualmente representa os interesses de familiares brasileiros das vítimas de acidentes aéreos junto a órgãos internacionais ligados à assistência de atingidos por acidentes aéreos, como o NTSB nos EUA, e a FIVAA (Fédération Internationale de Victimes d'Accidents Aériens) e FENVAC (Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs) na França, além da cooperação com Associações de diversos outros países.



Constituída legalmente em 02 de abril de 2010, o Estatuto da Autora prevê, dentre seus objetivos elencados no artigo 3º, “a defesa dos direitos do consumidor”, especialmente “objetivando a redução dos acidentes aéreos” e a luta “pelo aprimoramento da legislação sobre a matéria”. Prevê ainda o mencionado artigo de seu Estatuto que a Autora poderá ajuizar as medidas judiciais cabíveis na defesa do interesse dos consumidores, conforme lhe facultam a Constituição Federal, em seu artigo 5º, incisos XVII, XVIII, XIX e XXI e a Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990 - Código de Defesa do Consumidor.

Vê-se, portanto, que a Autora preenche ambos os requisitos estabelecidos pelo artigo 82 do Código de Defesa do Consumidor para o patrocínio coletivo em juízo dos interesses dos consumidores, quais sejam (I) estar constituída há mais de um ano e (II) incluir entre seus fins institucionais a defesa dos interesses e direitos protegidos pelo Código Consumerista.

Assim, a Autora pretende na presente demanda dar cumprimento exatamente a seu principal objetivo social, qual seja a redução de acidentes aéreos, requerendo, para tanto, sejam as co-rés União e ANAC compelidas a, nos termos do artigo 102 do Código de Defesa do Consumidor, proibirem, em todo o território nacional, a produção em série, divulgação, distribuição ou venda de aviões experimentais, por se tratar de produto “perigoso à saúde pública e à incolumidade pessoal”, conforme será demonstrado nos capítulos seguintes.

II - DA LEGITIMIDADE PASSIVA

Nos termos do artigo 55 do Código de Defesa do Consumidor, compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal, em caráter concorrente, e nas suas respectivas áreas de atuação administrativa, regulamentar a produção, industrialização, distribuição e consumo de produtos e serviços.



Por sua vez, o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) delega à autoridade aeronáutica a competência para promover a segurança de voos e estabelecer os padrões mínimos de segurança a serem observados relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves. Confira-se:

“Art. 66. Compete à autoridade aeronáutica promover a segurança de vôo, devendo estabelecer os padrões mínimos de segurança:

I - relativos a projetos, materiais, mão-de-obra, construção e desempenho de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos; e

II - relativos à inspeção, manutenção em todos os níveis, reparos e operação de aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos.

§ 1º Os padrões mínimos serão estabelecidos em Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica, a vigorar a partir de sua publicação.

§ 2º Os padrões poderão variar em razão do tipo ou destinação do produto aeronáutico.” (grifos nossos)

A Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, definiu, por meio do seu art. 5º, que a ANAC é autoridade de aviação civil e tem por competência, nos termos do artigo 8º, inc. X, do mesmo diploma legal, regular e fiscalizar a segurança da aviação civil brasileira. Confira-se:

“Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:
(...)



X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;” (grifos nossos).

Do arcabouço legal acima se afere que a União Federal, por delegação legislativa, conferiu à ANAC a competência de regular e fiscalizar as atividades da aviação civil em âmbito nacional, sendo, assim, as destinatárias da ordem judicial requerida e, portanto, legitimadas a figurarem no polo passivo da presente ação.

III - DOS FATOS

Inicialmente, para a correta compreensão da questão ora posta, necessário se faz verificarmos o conceito de “aviação experimental”, sua atual regulamentação e consequências.

3.1 – Da aviação experimental

O artigo 67, parágrafo 2º, do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), traz a definição de “aeronave experimental”:

“Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos Regulamentos de que trata o artigo anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental.”



§ 1º Poderá a autoridade aeronáutica, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de vôo.

§ 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior.

§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Vôo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.” (grifos nossos).

Por sua vez, o artigo 119 do mesmo diploma legal (CBA) expande a categoria de aeronave “experimental” para abarcar também as aeronaves “em processo de homologação, as destinadas à pesquisa e desenvolvimento para fins de homologação”. *In verbis*:

“Art. 119. As aeronaves em processo de homologação, as destinadas à pesquisa e desenvolvimento para fins de homologação e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de certificados de autorização de vôo experimental e de marca experimental (artigos 17, Parágrafo único, e 67, § 1º).”

Assim, pela conjugação dos artigos 67, par. 2º, e 119, ambos do CBA, conclui-se que se enquadram como aeronaves “experimentais” aquelas (i) construídas ou montadas por amadores, (ii) em processo de homologação ou (iii) destinadas à pesquisa e desenvolvimento para fins de homologação.

A classificação da aeronave como “experimental” traz inúmeras consequências, sendo as principais a possibilidade de utilização em sua fabricação de materiais “não aeronáuticos” e a não sujeição dessas aeronaves à certificação de sua aeronavegabilidade pela ANAC.



Ou seja, as aeronaves “experimentais” podem utilizar qualquer tipo de material em sua construção, não têm sua fabricação fiscalizada pela ANAC, e seu projeto deve apenas indicar um “Engenheiro Responsável”, que normalmente é o próprio construtor, o qual será responsável pelo projeto, fiscalização do processo de fabricação, e pelo relatório final de inspeção, nos termos da Instrução Suplementar nº 21.191-001, emitida pela ANAC (Doc. 01).

Como “medida de segurança” a ANAC impõe a fixação na aeronave de uma placa de advertência com os seguintes dizeres:

“ESTA AERONAVE NÃO SATISFAZ AOS REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDADE. VOO POR CONTA E RISCO PRÓPRIOS, SENDO PROIBIDA A SUA EXPLORAÇÃO COMERCIAL”

Assim, referida categoria de aeronave é reservada para os protótipos de testes dos fabricantes e para aquelas pessoas físicas que, corajosamente, fabricam seu próprio avião para uso e deleite próprio, nunca se admitindo, no entanto, a comercialização de referida aeronave ou sua utilização para fins comerciais.

Nesse sentido, o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 21, emitido pela ANAC para regulamentar o CBA, definiu, em seu parágrafo 21.191, alínea “g”, que aeronave de construção amadora é a “*aeronave cuja porção maior foi fabricada e montada por pessoas que realizaram a construção unicamente para sua própria educação ou recreação*”.

Em outras palavras, para ser considerada construção amadora o proprietário da aeronave deveria ser responsável pessoalmente pela construção ou montagem de mais de 50% (cinquenta por cento) (**porção maior**) da aeronave, e não



poderia comercializar referida aeronave ou utilizá-la para fins comerciais, especialmente por não ter referida aeronave sua segurança atestada pela ANAC.

Para que não reste qualquer dúvida, o parágrafo 5.1.4 do RBAC nº 21, é expresso em vedar a finalidade lucrativa para a atividade de construção de aeronaves amadoras:

“5.1.4 A critério da ANAC, o construtor amador pode ser uma pessoa jurídica, desde que a construção da aeronave tenha por objetivo somente a aquisição de conhecimentos em projeto, construção e operação de aeronaves **e que não haja fins lucrativos.**” (destaques nossos).

Como se vê, a legislação, em todos os seus níveis, sempre foi muito clara em reservar referida categoria de aeronave, que não tem sequer sua capacidade de voar devidamente atestada, para aqueles casos extraordinários já mencionados, porém nunca para fabricação em série e venda ao público em geral.

Mas o “mercado” viu aí uma oportunidade!!

A categoria “experimental”, que deveria ficar reservada a casos excepcionalíssimos, foi absolutamente aviltada nos últimos anos, servindo de abrigo para uma infinidade de fabricantes de aviões de pequeno porte que reduziram drasticamente seus custos ao não submeterem suas aeronaves aos rigorosos e caros testes e controles de qualidade exigidos para a aviação certificada.

Referidos fabricantes, até dezembro de 2011, obtinham a certificação de “experimental” para as aeronaves que fabricavam mediante uma simples declaração do adquirente da aeronave de que teria sido ele responsável pela montagem da “porção maior” da aeronave que adquiria.



As declarações apresentadas eram, no mais das vezes, absolutamente falsas, sendo que a maior parte das aeronaves eram adquiridas prontas e acabadas, não tendo normalmente o comprador afixado um parafuso sequer na aeronave adquirida.

Nesse ambiente permissivo a “aviação experimental” brasileira floresceu e atingiu tamanho inimaginável para seus padrões. Para se ter uma ideia, há no país mais de 20 fabricantes de aeronaves “experimentais”, e atualmente voam em nossos céus mais de 6.406 aviões ditos “experimentais”¹.

Ainda como parâmetro de comparação, a aviação experimental brasileira parelha em tamanho com a aviação experimental estadunidense, enquanto a aviação civil americana é mais de vinte vezes maior que a brasileira².

Todo esse esplendor se deu unicamente em decorrência da abissal diferença nos custos de fabricação de uma aeronave experimental e de uma aeronave certificada, cujo processo de certificação é submetido a rígidos controles de qualidade e segurança. Essa brutal e vergonhosa distorção do mercado foi expressamente reconhecida pela ANAC no documento intitulado “PROPOSIÇÃO DE UM PROGRAMA PARA FOMENTAR A ATIVIDADE DE CERTIFICAÇÃO DE PROJETOS DE AERONAVES DE PEQUENO PORTE NO BRASIL”:

“1.3.4 - A participação dos aviões experimentais é expressiva e se deve basicamente ao preço da aeronave, que torna a aeronave muito mais atrativa do que modelos de tipo certificado como o Cirrus SR-22. Um RV-10 pode custar em torno de meio milhão de reais, enquanto um SR-22 é vendido por US\$ 700 mil, ou quase dois milhões de reais.”³

¹ Número de aeronaves matriculadas nas categorias “PET” e “PEX”, relativas às aeronaves “experimentais”, no Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) da ANAC em dezembro de 2015.

² Fonte: 2013 General Aviation Statistical Databook & 2014 Industry Outlook, da General Aviation Manufacturers Association – GAMA.

³ <http://www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/2014/aud14/justificativa.pdf>



A revista Aeromagazine traduz melhor em números o custo de certificação de uma aeronave no Brasil:

“No Brasil, a tentativa de se obter a aprovação de um Projeto de Tipo para uma pequena aeronave (avião com Peso Máximo de Decolagem, ou PMD, menor que 5.700 kg ou helicóptero até 2.730 kg de PMD) gera uma taxa a ser recolhida em favor da Anac de R\$ 891.310,61. Essa taxa pode chegar a R\$ 4.466.989,09 para as aeronaves maiores (aviões com PMD maior que 30.000 kg e helicópteros acima de 4.500 kg de PMD). Ou seja, a pessoa interessada deve considerar se o volume de vendas do produto será suficiente para cobrir as despesas de aprovação.”⁴

Tal estado de coisas fez com que, finalmente, em 2011, a ANAC tomasse providências, mas não para efetivamente fiscalizar a fabricação de aviões experimentais e evitar sua produção em série e comercialização, como era de se esperar, e sim para oficializar esse mercado nefasto.

Em dezembro de 2011, a ANAC publicou a Emenda n.º 01 ao RBAC n.º 21, dispensando a exigência de “porção maior” na construção de aeronaves experimentais da categoria “ultraleves” e criando uma nova categoria de aviões experimentais, intitulada Aeronaves Leves Esportivas (ALE), para a qual a exigência da construção da “porção maior” pelo proprietário também não se aplica.

Mencionadas alterações foram introduzidas pela inclusão no RBAC n.º 21 dos itens (2), alínea “g”, e (1), alínea “i”, ambos do artigo 21.191, *in verbis*:

⁴ http://aeromagazine.uol.com.br/artigo/aeronaves-homologadas-e-experimentais_730.html#ixzz3yFqubGBq



RBAC n° 21 EMENDA n° 01

21.191 Certificados de autorização de voo experimental. Os certificados de autorização de voo experimental são emitidos para os seguintes propósitos:

(g) Operação de aeronave de construção amadora. (1) Operação de aeronave cuja porção maior foi fabricada e montada por pessoas que realizaram a construção unicamente para sua própria educação ou recreação; ou (2) Operação de aeronave que não atenda ao critério da porção maior, que se enquadre na definição de veículo ultraleve segundo o RBHA 103A e cuja construção seja finalizada e evidenciada até 01/12/2014, desde que a maioria das tarefas de construção da aeronave seja realizada no Brasil.

(...)

(i) Operação de aeronave leve esportiva que: (1) por suas características, se enquadre na definição de aeronave leve esportiva segundo a seção 01.1 do RBAC 01 e cuja construção seja finalizada e evidenciada até 01/12/2016, desde que a maioria das tarefas de construção da aeronave seja realizada no Brasil;” (grifos nossos).

Essas alterações do RBAC n.º 21, com a introdução dos dispositivos acima destacados, permitiram a fabricação e venda de ultraleves, e a fabricação e venda de aeronaves leves esportivas como experimentais, sem respeitar o critério de que a porção maior de sua fabricação ou montagem deveria ser realizada pelo próprio proprietário, oficializando, assim, a fabricação e comercialização em série de aviões “experimentais”.

Referidas aeronaves não guardam qualquer relação com o que se imagina por “aeronave de construção amadora”, não estão em processo de certificação e tampouco são fabricadas para pesquisa ou desenvolvimento.

Para quem não é versado nos meandros regulatórios da ANAC é muito difícil distinguir uma aeronave “experimental” de uma aeronave certificada, como se pode



perceber do quadro comparativo anexado à presente exordial (Doc. 02⁵), que traz fotos comparativas de aeronaves “experimentais” e aeronaves certificadas.

Tamanha leniência da agência que deveria zelar pela segurança da aviação civil brasileira foi justificada pela ANAC pela singela necessidade de uma “*transição suave e economicamente viável para as empresas*”:

“1.5.4 - Para que houvesse uma transição suave e economicamente viável para as empresas, a ANAC estabeleceu, na Emenda 01 ao RBAC 21, publicada no final de 2011, duas regras de transição. A primeira delas, contida no parágrafo 21.191(g)(2), concedeu às empresas brasileiras, por três anos a partir da data de publicação da emenda, a permissão de fabricação de aeronaves que se enquadrem na definição de ultraleve do RBHA103A sem atendimento ao critério da porção maior da construção amadora. Tal prazo se encerra em 01/12/2014. A segunda regra de transição foi estabelecida pelo parágrafo 21.191(i)(1) e permite que empresas brasileiras fabriquem aeronaves enquadradas na definição de aeronave leve esportiva do RBAC 01 sem a necessidade de cumprir com as normas consensuais aplicáveis por cinco anos a partir da data de publicação da referida emenda, prazo que termina em 01/12/2016.”⁶
(grifos nossos)

No entanto, com o término do prazo de isenção previsto para os ultraleves em dezembro de 2014, a grande maioria dos fabricantes dessas aeronaves, ao invés de passarem, a partir de referida data, a submeter suas aeronaves ao processo de certificação regular, voltaram à antiga prática de simular o cumprimento do requisito de construção ou montagem da porção maior pelo adquirente, **ou migraram para a**

⁵ Relatório elaborado por Raul Marinho para a criação do INSTITUTO VITOR COSTA

⁶ Proposição de um Programa para Fomentar a Atividade de Certificação de Projetos de Aeronaves de Pequeno Porte no Brasil – Justificativa: <http://www2.anac.gov.br/transparencia/audiencia/2014/aud14/justificativa.pdf>



fabricação de aeronaves leves esportivas, cujo prazo de isenção vai até dezembro de 2016, já estando em estudo na ANAC propostas de extensão desse prazo.

De qualquer forma, o “incentivo” surtiu efeito, e conforme dados do Registro Aeronáutico Brasileiro, as aeronaves “experimentais” equivalem atualmente a mais da metade dos aviões particulares do país, ou seja, desconsideradas aeronaves de forças públicas e governamentais (como Polícia, Bombeiro e Receita Federal), governos (federal, estaduais, municipais e Distrito Federal), museus (categoria histórica), e empresas de linha aérea.

O absurdo é tamanho que até mesmo a Secretaria de Segurança Pública do Amazonas possui um avião “experimental” em sua frota⁷, em evidente afronta ao CBA que veda a utilização de experimentais para propósitos outros que não a recreação e expondo a riscos pilotos profissionais.

Ocorre que essas “isenções”, além de flagrantemente ilegais e inconstitucionais, como se demonstrará mais adiante, colocam em eminente risco a saúde e incolumidade da população em geral.

3.2 - Da profusão de acidentes na aviação experimental e da falta de dados estatísticos confiáveis.

Para completar o quadro de completo abandono e descaso com a segurança do consumidor, o CENIPA, órgão encarregado de investigar as causas (fatores contribuintes) de acidentes aéreos no país, simplesmente não investiga acidentes aéreos ocorridos com aviões “experimentais”, por considerar que voos realizados com essas aeronaves ocorrem “por conta e risco do operador”, conforme disposto na Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica n.º 3-13:

⁷ Avião experimental Super Petrel LS, fabricado pela Scoda Aeronáutica Ltda. (à época, denominada Edra Aeronáutica Ltda.), prefixo PU-MNS.



NSCA 3-13 PROTOCOLOS DE INVESTIGAÇÃO DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS DA AVIAÇÃO CIVIL CONDUZIDAS PELO ESTADO BRASILEIRO 2014

6.9.2 A ocorrência aeronáutica envolvendo aeronave ou veículo aéreo incluído na categoria experimental para uso aerodesportivo, ou aeronave histórica, somente será objeto de investigação do SIPAER se o CENIPA julgar que as circunstâncias e consequências justifiquem a realização de tal processo, uma vez que esse tipo de atividade ocorre por conta e risco do operador.

Assim, a investigação de acidentes aéreos com aeronaves experimentais fica relegado às delegacias de polícia civil espalhadas pelo país, absolutamente despreparadas para essa atividade técnica altamente especializada.

Esse descaso priva o país de estatísticas confiáveis do número de acidentes aéreos com essas aeronaves, impedindo vítimas, familiares e, em última instância o mercado em geral, de saberem as reais causas dos acidentes.

Ocorre que a inexistência de estatísticas e a falta de investigações efetivas não evita que acidentes ocorram, mas criam o ambiente propício para que eles se multipliquem, ceifando vidas aos borbotões.

Conforme dados fornecidos pelo CENIPA, ocorreram no Brasil, apenas entre 2011 e julho de 2015, 183 acidentes envolvendo aviões experimentais, com 63 mortes (Doc. 03). Ou seja, uma média de uma morte a cada quatro semanas, isso para não falar daqueles que não morreram, mas sofreram graves lesões.

E a situação vem se agravando! Apenas no primeiro semestre de 2015, foram mais de 20 acidentes com aviões experimentais reportados ao CENIPA, uma média de quase um acidente por semana (Doc. 03).



No entanto, esses números devem ser ainda maiores que os divulgados pelo CENIPA, uma vez que, conforme já exposto, o órgão não investiga acidentes com experimentais, salvo raras exceções.

Evidentemente esses aviões colocados à venda no mercado sem qualquer fiscalização efetiva de segurança, que não possuem sequer sua capacidade de voar atestada, não colocam em risco apenas a vida dos destemidos ou desavisados pilotos e passageiros, mas também as de pessoas em terra.

Esse risco não é apenas teórico!

Quarta-feira, dia 20 de janeiro de 2016, um avião agrícola sofreu uma pane ao decolar do aeroporto 14 Bis, na região norte de Londrina, e caiu sobre uma Kombi que passava pela rodovia Carlos João Strass (PR-545), matando seis pessoas e ferindo outras quatro gravemente⁸.

Apesar da proibição de utilização de aviões experimentais denominados ALE para fins comerciais, com a liberação da comercialização dessas aeronaves, sua utilização comercial será crescente e seu uso, então, disseminado em inúmeras atividades profissionais, tais como voos panorâmicos, aviação agrícola, etc.

A comercialização de aviões experimentais, além de não ter paralelo em nenhum lugar do mundo, afronta a Constituição Federal e o Código de Defesa do Consumidor, por colocar em risco a saúde pública e a incolumidade pessoal dos consumidores, fere também o próprio Código Brasileiro de Aviação. É o próximo tópico.

⁸ <http://www.jornalnossodia.com.br/?id=169-19588>



III - DO DIREITO

A Constituição Federal elege a proteção do consumidor como norma fundamental do ordenamento jurídico pátrio, conferindo-lhe status de cláusula pétrea ao inseri-lo dentre os direitos básicos do cidadão elencados em seu artigo 5º, inc. XXXII:

“Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;”

Nos termos do artigo 170 da Carta Maior, a defesa do consumidor deve ser tomada por princípio norteador da regulação da ordem econômica:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

I - soberania nacional;

II - propriedade privada;

III - função social da propriedade;

IV - livre concorrência;

V - defesa do consumidor;” (grifos nossos).

Vê-se, portanto, que interesses econômicos, de qualquer ordem, não podem sobrepujar a defesa da vida e do consumidor como valores a serem perseguidos pelo estado.



Nesse sentido, o artigo 4º do Código de defesa do Consumidor estabeleceu que a proteção do consumidor, através da garantia de padrões adequados de qualidade e segurança de produtos colocados à venda, deve ser o objetivo básico da ação governamental:

“Art. 4º A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios:

I - reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo;

II - ação governamental no sentido de proteger efetivamente o consumidor:

d) pela garantia dos produtos e serviços com padrões adequados de qualidade, segurança, durabilidade e desempenho.” (grifos nossos)

Seguindo na mesma linha, o artigo 6º do Código Consumerista elege a proteção da vida, saúde e segurança como direitos básicos dos consumidores:

Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

I - a proteção da vida, saúde e segurança contra os riscos provocados por práticas no fornecimento de produtos e serviços considerados perigosos ou nocivos;

Finalmente, o artigo 8º do CDC é expresso em vedar a comercialização de produtos ou serviços que acarretem riscos à saúde ou segurança dos consumidores, excepcionados os riscos “normais”:

“Art. 8º Os produtos e serviços colocados no mercado de consumo não acarretarão riscos à saúde ou segurança dos consumidores, exceto os



considerados normais e previsíveis em decorrência de sua natureza e fruição, obrigando-se os fornecedores, em qualquer hipótese, a dar as informações necessárias e adequadas a seu respeito.”

Evidentemente, os riscos relacionados a uma aeronave que sequer tem sua capacidade de voar atestada não podem ser considerados “normais e previsíveis”! Até porque ela não coloca em risco apenas o destemido piloto ou o desavisado acompanhante, mas também toda a sociedade.

O artigo 55 do mesmo diploma legal é expresso ao impor ao estado o dever de fiscalizar a produção, industrialização, distribuição e consumo de produtos e serviços, sempre tendo por objetivo a preservação da vida, da saúde e da segurança do consumidor:

“Art. 55. A União, os Estados e o Distrito Federal, em caráter concorrente e nas suas respectivas áreas de atuação administrativa, baixarão normas relativas à produção, industrialização, distribuição e consumo de produtos e serviços.

§ 1º A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios fiscalizarão e controlarão a produção, industrialização, distribuição, a publicidade de produtos e serviços e o mercado de consumo, no interesse da preservação da vida, da saúde, da segurança, da informação e do bem-estar do consumidor, baixando as normas que se fizerem necessárias.”
(grifos nossos)

Por seu turno, o Código Brasileiro de Aeronáutica, tratando da matéria de forma ainda mais específica, é absolutamente claro e inequívoco em seu artigo 114 ao vedar a autorização de voo para aeronaves que não tenham sua aeronavegabilidade certificada:



“Art. 114. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas (artigos 20 e 68, § 2º).” (grifos nossos)

Conforme já mencionado, ao dispor sobre aeronaves experimentais, o CBA é expresso em reservar referida categoria apenas às aeronaves fabricadas por amadores, em processo de homologação, e as destinadas à pesquisa e desenvolvimento para fins de homologação, conforme dicção dos artigos 67 e 119, cuja transcrição, com a devida vênia, é abaixo repetida, para facilidade de referência:

“Art. 67. Somente poderão ser usadas aeronaves, motores, hélices e demais componentes aeronáuticos que observem os padrões e requisitos previstos nos Regulamentos de que trata o artigo anterior, ressalvada a operação de aeronave experimental.

§ 1º Poderá a autoridade aeronáutica, em caráter excepcional, permitir o uso de componentes ainda não homologados, desde que não seja comprometida a segurança de voo.

§ 2º Considera-se aeronave experimental a fabricada ou montada por construtor amador, permitindo-se na sua construção o emprego de materiais referidos no parágrafo anterior.

§ 3º Compete à autoridade aeronáutica regulamentar a construção, operação e emissão de Certificado de Marca Experimental e Certificado de Autorização de Voo Experimental para as aeronaves construídas por amadores.” (grifos nossos).

“Art. 119. As aeronaves em processo de homologação, as destinadas à pesquisa e desenvolvimento para fins de homologação e as produzidas por amadores estão sujeitas à emissão de certificados de autorização de



vôo experimental e de marca experimental (artigos 17, Parágrafo único, e 67, § 1º).”

Os artigos 67 e 119 do CBA acima transcritos estão em linha com as disposições do CDC e da Constituição Federal que vedam a distribuição ou comercialização de produtos perigosos à incolumidade pessoal, pois restringem a aviação experimental apenas para os casos de pesquisa e desenvolvimento, ou para o amador que constrói o seu próprio avião.

Assim, as “isenções” conferidas pelos itens (2), alínea “g”, e (1), alínea “i”, do artigo 21.191 do RBAC n.º 21, norma essa administrativa editada pela própria ANAC, que permitiram a fabricação e comercialização de aeronaves experimentais em série, são flagrantemente ilegais e inconstitucionais, e colocam em risco a vida não apenas dos consumidores que adquirem esses aviões, mas de todos, consumidores ou não desse produto!!

Aliás, os itens (2), alínea “g”, e (1), alínea “i”, do artigo 21.191 do RBAC n.º 21, contrariam o parágrafo 5.1.4 do próprio RBAC, **que veda a finalidade lucrativa para a atividade de construção de aeronaves amadoras**, conforme visto alhures.

E não poderia ser diferente, visto que, qualquer aeronave **fabricada em série e posta à venda para os consumidores em geral**, certamente não preenche os requisitos elegidos pelo CBA para caracterizá-la como experimental, pois (i) não é construída ou montada pelo próprio proprietário, (ii) não está em processo de homologação e (iii) não é destinada à pesquisa e desenvolvimento.

Assim, a presente ação tem por objetivo compelir o Poder Público, na pessoa dos réus, a proibir, em todo o território nacional, a divulgação, distribuição ou venda dessas aeronaves, com fulcro no artigo 102 do Código de Defesa do Consumidor:



Art. 102. Os legitimados a agir na forma deste código poderão propor ação visando compelir o Poder Público competente a proibir, em todo o território nacional, a produção, divulgação distribuição ou venda, ou a determinar a alteração na composição, estrutura, fórmula ou acondicionamento de produto, cujo uso ou consumo regular se revele nocivo ou perigoso à saúde pública e à incolumidade pessoal.

Conforme leciona Luiz Guilherme Marinoni, “*o juiz deve dar efetividade às normas de proteção em caso de omissão ou atuação inadequada da Administração Pública. Isso porque o dever de proteção não recai somente sobre a Administração, mas também sobre o juiz.*”⁹

É exatamente disso que trata a presente demanda! De compelir a administração pública, aqui representada pelas rés, a efetivarem seu dever de proteção, revogando a ilegal autorização de produção em série e comercialização de um produto que oferece enormes riscos à incolumidade pessoal dos consumidores.

Nesse sentido, como pontua Bruno Miragem, compelir “*significa ordenar, podendo o provimento judicial ser desde logo antecipado por intermédio de decisão liminar, assim como fixar sanção específica para a hipótese de descumprimento ou retardo na realização do determinado na respectiva decisão*”¹⁰.

III – DA ANTECIPAÇÃO DA TUTELA

O artigo 84 do Código de Defesa do Consumidor é expresso em prever a possibilidade de antecipação da tutela nas ações que tenham por objeto o cumprimento

⁹ Luiz Guilherme Marinoni, Técnica processual e tutela de direitos.

¹⁰ Bruno Miragem, Comentários ao Código de Defesa do Consumidor, 4ª ed, p. 1734.



da obrigação de fazer ou não fazer quando for relevante o fundamento da demanda e houver justificado receio de ineficácia do provimento final. *In verbis*:

“Art. 84. Na ação que tenha por objeto o cumprimento da obrigação de fazer ou não fazer, o juiz concederá a tutela específica da obrigação ou determinará providências que assegurem o resultado prático equivalente ao do adimplemento.

§ 1º A conversão da obrigação em perdas e danos somente será admissível se por elas optar o autor ou se impossível a tutela específica ou a obtenção do resultado prático correspondente.

§ 2º A indenização por perdas e danos se fará sem prejuízo da multa (art. 287, do Código de Processo Civil).

§ 3º Sendo relevante o fundamento da demanda e havendo justificado receio de ineficácia do provimento final, é lícito ao juiz conceder a tutela liminarmente ou após justificação prévia, citado o réu.”

No caso em análise, a relevância do fundamento é expressa pelos comandos legais e constitucionais que estão sendo infringidos pela malfadada autorização de comercialização, como aviões experimentais, das chamadas ALE’s (aeronaves leves esportivas), nos termos dos itens (2), alínea “g”, e (1), alínea “i”, do artigo 21.191 do RBAC n.º 21, sem que tenham referidos veículos sua segurança devidamente atestada.

Por sua vez, o receio de ineficácia do provimento, se concedido apenas ao final da demanda, decorre das vidas que estão sendo ceifadas semanalmente pela irresponsabilidade da ANAC em autorizar esse nefasto comércio.

Para esses, que perecerão nessas verdadeiras arapucas voadoras, ou que sobre suas cabeças elas se precipitem, o provimento concedido “ao final” de nada adiantará!



Por essas razões, requer-se a antecipação de tutela para se determinar às rés que:

- (i) proíbam, imediatamente e em todo o território nacional, a **comercialização**, ou **distribuição** de aviões “experimentais”, ou de qualquer aeronave que não tenha seu processo de fabricação e seu projeto certificados pela ANAC, e sua aeronavegabilidade devidamente atestada, e;
- (ii) revoguem todas as autorizações de voos concedidas com base nos itens (2), alínea “g”, e (1), alínea “i”, do artigo 21.191 do RBAC n.º 21.

III – DO PEDIDO

Em face de todo o exposto, requer a Autora citação das Rés para responderem aos termos da presente demanda e a intimação do Ministério Público para atuar no presente feito como fiscal da lei, nos termos do artigo 92 do Código de Defesa do Consumidor.

Requer ainda seja deferida a antecipação dos efeitos da tutela nos termos acima pleiteados, e, ao final, o julgamento pela procedência da presente ação, para determinar-se às rés que (i) proíbam, em todo o território nacional, a **comercialização** ou **distribuição** de aviões “experimentais”, ou de qualquer aeronave que não tenha seu processo de fabricação e seu projeto certificados pela ANAC, e sua aeronavegabilidade devidamente atestada, e (ii) revoguem todas as autorizações de voos concedidas com base nos itens (2), alínea “g”, e (1), alínea “i”, do artigo 21.191 do RBAC n.º 21.

Por fim, requer a Autora todas as intimações relativas ao presente feito na pessoa do patrono **Dr. Rodrigo Gonzalez, inscrito na OAB/ SP**



sob o nº 158.817, com escritório na Av. Paulista, 777, 10º andar, São Paulo, CEP 01311-914.

A Autora protesta, desde logo, pela produção de todos os meios de prova admitidos em Direito, e atribui à causa, nos termos do art. 258 do CPC, o valor de R\$ 1.000,00 (um mil reais). Nos termos do artigo 87 do CDC, não são devidas na presente ação custas ou emolumentos.

São Paulo, 25 de fevereiro de 2016.

Rodrigo Gonzalez

OAB/SP 158.817