

## A RESPONSABILIDADE CIVIL NO CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO

Gustavo Borges Basilio <sup>1</sup>

Maria Terezinha Pavan <sup>2</sup>

Fernando de Oliveira Pontes <sup>3</sup>

Artigo submetido em: 09/11/2011

Aceito para publicação em: 13/02/2012

**RESUMO:** Este trabalho tem como objetivo mostrar a relação entre a responsabilidade civil e a atividade de controle de tráfego aéreo em caso de sinistro aéreo que tenha como fatores contribuintes aspectos ligados ao serviço prestado pelo controlador de voo. Através de revisão literária, o artigo apresenta inicialmente a responsabilidade civil dentro do Direito Civil e Aeronáutico. Em seguida, são abordados conceitos específicos sobre responsabilidade e a atividade do controlador de tráfego aéreo com foco nas falhas latentes do sistema organizacional e não na culpabilidade do agente. Na conclusão, procurou-se demonstrar a importância para a segurança de voo de uma revisão da legislação civil atual para a área de tráfego aéreo.

**PALAVRAS-CHAVE:** Responsabilidade civil. Direito aeronáutico. Controle de tráfego aéreo.

### 1 INTRODUÇÃO

O desenvolvimento da aviação aproximou diferentes nações, interferindo nos aspectos social, econômico e cultural da humanidade, principalmente após as duas

---

1 Oficial Aviador da Força Aérea Brasileira, Graduado em Ciências Aeronáuticas pela AFA, Investigador de Acidentes Aeronáuticos pelo CENIPA e Mestrando em Segurança de Aviação e Aeronavegabilidade Continuada pelo ITA. basorion2000@yahoo.com.br

2 Graduada em Comunicação Social com Habilitação em Jornalismo pela Universidade Estadual de Londrina e especialista em língua inglesa, coordenadora de segurança operacional - navegação aérea - Aeroporto de Londrina, elemento credenciado SIPAER e Mestranda em Segurança de Aviação e Aeronavegabilidade Continuada pelo ITA terry@sercomtel.com.br

3 Possui graduação em Direito pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1990), mestrado em Direito pela Universidade Gama Filho (2001) e doutorado em Direito pela Universidade Gama Filho (2007). Atuou como Assistente Jurídico em órgão da União, professor da Universidade Cândido Mendes e UNIGRANRIO, coordenador e professor da Universidade Veiga de Almeida, professor convidado da Fundação Getúlio Vargas - RJ, professor convidado - IBMEC Educacional S.A, professor convidado do mestrado do Instituto Tecnológico de Aeronáutica, representante do governo brasileiro - Poder Executivo e pesquisador e professor da Universidade Suam e Unifoa. Tem experiência na área de Direito, com ênfase em Direito, atuando principalmente nos seguintes temas: direito internacional público, aviação, contratos, direito aeronáutico e direito internacional. fernandorj@globo.com

grandes guerras mundiais. Dados estatísticos revelam que no ano de 2010, aproximadamente 70% dos passageiros que chegaram ao Brasil utilizaram o transporte aéreo (BRASIL, 2011), sinalizando a importância e a eficácia do setor na vida socioeconômica do país. Segundo Cavalcanti (2002), esse movimento de pessoas gera determinados conflitos, de um público exigente, e que, perpetuando-se os conflitos, estes acabam por chegar às portas do judiciário, tendo como base o Direito Civil.

Dentro da área civil do Direito, segundo Crispino (2000), a ideia de reparar o dano causado está relacionada à responsabilidade civil. Tal responsabilidade corresponde ao dever de determinado indivíduo ou empresa reparar o prejuízo sofrido por outrem, em razão de um acordo anteriormente firmado, ou por imposição de lei.

Com a evolução do sistema aeronáutico, cresceu também a necessidade do estabelecimento das regras de responsabilidade civil para o provedor do transporte aéreo e seu usuário, o que ampliou a consciência de direitos e deveres dentro desse sistema de transporte. Conforme Cavalcanti (2002), desde a compra da passagem aérea até a chegada do passageiro ao seu destino, diversas situações podem ocorrer com possibilidades de causar dano ao transportado, com o consequente dever de reparação do transportador, sendo o acidente aéreo, com a queda, ou colisão de aeronaves, a mais agravante dentre todas as possíveis ocorrências.

Embora as taxas de acidentes envolvendo aeronaves comerciais tenham diminuído expressivamente ao longo das últimas décadas, atingindo um acidente por milhão de decolagens, ainda assim, por menor que seja o número de acidentes aéreos, sua ocorrência é sempre traumática (CAVALCANTI, 2002). Mesmo com a preocupação constante da aviação com altos padrões de segurança e eficiência, a relação do transportador com o usuário do transporte aéreo conta com o apoio do Direito Aeronáutico, que surge com a necessidade de regulação da atividade.

Farias e Paiva (2011) definem Direito Aeronáutico:

O Direito Aeronáutico aborda as relações jurídicas vinculadas com a navegação aérea, o transporte aéreo no campo doméstico e internacional e a aviação civil em geral, ou seja, a movimentação de aeronaves no espaço com acentuada influência do ar - atualmente esse conceito é aceito até aproximadamente 80 km de altitude, entretanto, com o desenvolvimento

tecnológico esse parâmetro pode ser modificado - a comercialização do transporte aéreo e as demais atividades afins. É um Direito dinâmico para poder acompanhar as constantes alterações e a modernidade que flui do progresso e da tecnologia aplicada à aviação civil (FARIAS; PAIVA, 2011, p.1).

O ramo do Direito Internacional Público, onde está inserido o próprio Direito Aeronáutico, que regula as atividades dos Estados, de suas empresas públicas e privadas, bem como das organizações internacionais intergovernamentais, na exploração do transporte aéreo internacional, e estabelece o regime jurídico do transporte aéreo internacional é baseado nos Tratados Internacionais (FILHO, 1997).

Apesar de os voos domésticos serem regulados pela legislação interna de cada Estado, normalmente essas normas acompanham os Tratados Internacionais. No Brasil, o Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais dos quais o país faz parte, bem como pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), que se aplica a voos domésticos e internacionais em todo o território nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade (BRASIL, 1986).

O Decreto 20.704/31 promulgou o ordenamento nacional da Convenção de Varsóvia, de 12 de outubro de 1929, que unificou as normas internacionais referentes ao transporte aéreo internacional, abrangendo os casos de responsabilidade civil na condição de acidente aéreo (AMARAL, 2009). Reconhecendo, a comunidade internacional, a importante contribuição da Convenção, bem como a necessidade de modernizar e refundir seus dispositivos, foi celebrada nova Convenção, na cidade de Montreal, em 28 de maio de 1999.

A Convenção de Montreal, como ficou conhecida a antiga Convenção de Varsóvia a partir de 1999, foi aprovada pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 59, de 18 de abril de 2006 e promulgada pelo Decreto nº 5.910, de 27 de setembro de 2006, da Presidência da República, passando, novamente, a fazer parte do ordenamento jurídico nacional.

Um dos principais objetivos da nova Convenção foi assegurar a proteção dos interesses dos usuários do transporte aéreo internacional e a necessidade de uma

indenização equitativa, fundada nos princípios da restituição dos danos causados aos passageiros nos casos de extravio de bagagem e carga, atrasos nos voos e acidentes.

De maneira geral, as condutas e as exigências do mundo jurídico parecem se assemelhar aos costumes do dia a dia de uma nação civilizada e desenvolvida, onde prazos devem ser cumpridos juntamente com presença da boa fé. Pode-se dizer que a lei disciplina condutas que devem ser respeitadas, observando-se os limites das leis superiores.

Dentro desse contexto de normas e condutas jurídicas está presente também a relação da responsabilidade civil com o controle de tráfego aéreo. Entretanto, faz-se necessário esclarecer alguns conceitos e definições referentes à responsabilidade civil e o controlador de tráfego aéreo.

## **2 RESPONSABILIDADE CIVIL**

A responsabilidade civil busca determinar em que condições uma pessoa ou empresa pode ser considerada responsável pelo dano sofrido por outra e em que medida está obrigada a repará-lo (PEREIRA, 1998).

Essa reparação do dano é feita através de indenização, na maioria das vezes de forma pecuniária. Como a responsabilidade civil é patrimonial, é o patrimônio do devedor quem responde pelas obrigações impostas em lei. Porém, só haverá consequência ao patrimônio do causador do dano se a vítima assim o requerer. O princípio básico da obrigação em reparar o dano é que deve existir a culpa. Se não existe culpa, não existe obrigação de reparação ao dano causado (PEREIRA, 1998).

Dentro da teoria clássica da responsabilidade civil, existem ainda a teoria subjetiva e a teoria objetiva. A teoria subjetiva está atrelada a existência da prova de culpa. Como, muitas vezes, a pessoa que sofreu o dano não obtém as provas necessárias sobre a culpa do agente causador do dano, mesmo sofrendo os danos, a pessoa vitimada não consegue receber a indenização referente ao dano causado. Já a teoria objetiva entende que a reparação do dano pode ser concretizada mesmo sem que a vítima consiga provar a culpa de quem causou o dano (PEREIRA, 1998).

Garcia (2006) cita como elementos essenciais para a responsabilização civil o agente, a vítima, a conduta, a culpa, o dano e o nexo de causalidade. Dentro desse contexto, Trovão (2005) ressalta que a aferição da culpa é absolutamente necessária para haver a responsabilização do agente pela conduta. Vale observar que na culpa não existe a intenção de prejudicar o outro, não existe a má-fé. Considerando que a conduta é também elemento primordial, a culpa então é o que pode ser designado, ao lado do nexo de causalidade, de pressuposto obrigatório, ou mínimo, do ato ensejador de indenização (JUNIOR, 2004).

No artigo 159 do já extinto Código Civil de 1916 e nos artigos 927 e 186 do Código Civil atual está claro que a conduta do agente deve ser culposa, para obrigar a reparação (CAVALCANTI, 2002).

Art. 159. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imperícia, violar direito ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano (BRASIL, 1916).

A interpretação do artigo 159 do antigo Código pode gravitar sobre a conduta levada a cabo da má-fé ou que contrarie a proibição legal (a ação), a não realização de algo a que o agente estava obrigado, por dever legal, a fazê-lo (a negligência), bem como ao erro do profissional na realização de seu mister (a imperícia), gerando o prejuízo experimentado pela vítima (SANTANA, 2002). Ou seja, é preciso que exista um nexo de causalidade entre o atuar do agente e o dano, numa relação de causa e efeito (CAVALCANTI, 2002).

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem (BRASIL, 2002).

Em complemento, estão os artigos 186 e 187:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo,

excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes (BRASIL, 2002).

Trovão (2005) explica que a ação ou intenção da conduta do agente causador do dano pode ser classificada em três tipos: negligência, imprudência e imperícia. Negligência caracteriza-se pela desatenção ou falta de cuidado ao exercer certo ato. Por outro lado, age com imprudência aquele que, mesmo sabendo do grau de risco envolvido, acredita que seja possível a realização do ato sem prejuízo para qualquer um, excedendo os limites do bom senso e da justeza dos próprios atos. Na imperícia, requer-se do agente o não uso de técnica que lhe é própria ou exigível até mesmo pelo seu mister.

Ao Estado cabe o ordenamento jurídico. Toda vez que o equilíbrio é perturbado por ato que resulte em dano, tal dano deve ser imediatamente restituído, tomando o Estado para si a tutela jurisdicional com intuito de preservar esse mesmo equilíbrio (TROVÃO, 2005).

Cavalcanti (2002) ressalta que o artigo 37, parágrafo 6º da Constituição Federal de 1988, solidificou a compreensão de ser objetiva a responsabilidade civil do Estado e das empresas prestadoras de serviços públicos. Assim sendo, Estado e empresas, ao desempenharem suas atividades, causando dano a qualquer cidadão, devem repará-lo. Dessa forma, a responsabilidade objetiva estendeu-se também ao Código de Proteção e Defesa do Consumidor (CDC) que passa a ser subsidiário do Código Brasileiro da Aeronáutica (CBA), tornando possível que as situações não previstas nas regras de aviação possam ser tratadas pelo CDC.

No Brasil, existem aparentes conflitos dentro da legislação interna, divididos entre os que defendem a aplicação do Código Brasileiro de Aeronáutica para dirimir conflitos oriundos de contratos de transporte aéreo e os que defendem a aplicação, também, do Código de Defesa do Consumidor. A responsabilidade civil do CDC é mais favorável ao usuário por defender a inversão do ônus da prova quando da responsabilidade objetiva, adotando-se o princípio da reparação efetiva e íntegra. Já o Código Brasileiro de Aeronáutica, em sintonia com a legislação internacional, prevê uma indenização tarifada (PEDRO, 2003).

De acordo com Pedro (2003), alguns estudiosos do Direito Aeronáutico entendem que o Código Brasileiro de Aeronáutica prevalece sobre o Código de Defesa do Consumidor por ser mais específico do que o CDC, o qual trata dos direitos do usuário do serviço de transporte aéreo de forma ampla e genérica.

Por outro lado e de acordo com Cavalieri Filho (2006), não há como contestar a incidência do CDC nos casos de prejuízos ocorridos por ocasião do transporte de passageiros por se tratar de serviço público e relação de consumo, não podendo as empresas que o exploram ficar fora do regime de indenização integral estatuído no Código de Defesa do Consumidor (arts. 6º, I e VI, e 25).

Conclui Cavalieri Filho:

Não vale argumentar que o Código de Defesa do Consumidor, por ser lei geral posterior, não derogou o Código Brasileiro de Aeronáutica, de natureza especial e anterior – *lex posterior generalis non derogat priori speciali* – porque essa regra, além de não ser absoluta, não tem aplicação no caso em exame [...] É impertinente a regra *lex posterior generalis non derogat priori speciali*, porque, tratando-se de relação de consumo, o Código do Consumidor é a lei própria, específica e exclusiva (CAVALIERI, 2006, p. 349-350).

### **3 O CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO**

No contexto da navegação aérea está o controle de tráfego aéreo, que é um serviço prestado por controladores de tráfego aéreo, realizado em terra, de onde orientam e monitoram aeronaves no ar e/ou no solo, de forma a garantir um fluxo de tráfego rápido, ordenado e seguro. Os controladores emitem autorizações e informações de voo sobre rotas, altitudes e velocidades, de acordo com as características operacionais das aeronaves e as condições de tráfego em determinado momento. Uma das principais tarefas do controlador é separar o tráfego das aeronaves no espaço aéreo e nos aeroportos, de maneira a cumprir com o proposto pelos operadores. Apesar dos pilotos terem o dever de cumprir as autorizações e instruções emitidas pelos controladores, propostas para o voo, cabe ao piloto a responsabilidade final pela segurança da

aeronave, podendo, em caso de emergência ou outras situações que afetem a segurança, não cumprir as instruções do controle de tráfego aéreo (BRASIL, 2009).

Para realizar seu trabalho, o controlador se utiliza de normas e padrões definidos e aprovados pelas entidades aeronáuticas nacionais e internacionais, que regulamentam a circulação do tráfego de aeronaves. Internacionalmente, a regulamentação é sugerida pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) ou Convenção de Chicago, da qual o Brasil é signatário. Dentre as publicações utilizadas no Brasil, a Instrução do Comando da Aeronáutica - Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo (ICA 100-12), também denominada bíblia do controlador, é onde estão descritas, em conformidade com as regras internacionais, todas as instruções padronizadas previstas em legislação.

O desempenho do trabalho de forma segura requer que o controlador de tráfego aéreo possua certas habilidades, tais como: raciocínio espacial, controle emocional, raciocínio rápido, trabalho em grupo, entre outras. Por isso, a formação de um controlador também está atrelada às normas e padronizações nacionais e internacionais.

A atividade do controle de tráfego aéreo tem se tornado cada dia mais complexa. Tal fato é devido, principalmente, ao aumento do número de aeronaves que cruzam os céus e à modernização dessas mesmas aeronaves, que se tornam mais velozes e continuam a compartilhar o mesmo espaço aéreo com aeronaves mais antigas e lentas.

O trabalho do controlador está atrelado a um alto nível de responsabilidade, pois uma falha, um erro, pode significar a perda de centenas de vidas. O controlador pode ser considerado o elo do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) fazendo a interface mais próxima a um acidente.

Junto ao grau de responsabilidade do trabalho do controlador está também a responsabilidade civil à que ele deve responder caso haja alguma falha em seu serviço, como no caso de um acidente, em que cause dano a outro, como trata o artigo 927 do Código Civil Brasileiro. Vale ressaltar que, inicialmente, a responsabilidade objetiva é da administração pública que pode atribuir responsabilidade ao empregado público que causou o dano a terceiros, porém de forma subjetiva, tendo que provar culpa e mediante



processo administrativo ou judiciário permitindo o contraditório e a ampla defesa.

Dentro do contexto da investigação por conduta, danos e culpa, o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) considera a harmonia do trinômio homem, meio e máquina responsável pela garantia da segurança aérea (ARAUJO, 2008).

#### **4 A RESPONSABILIDADE CIVIL E O CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO**

A pesquisadora Rita Araujo (2008) aborda em artigo que a ideia de prevenção, e não a de punição seja um dos princípios orientadores para a gestão do controle de tráfego aéreo. Relata que os controladores de tráfego aéreo estão sendo condenados por negligência, irresponsabilidade e dolo (intenção de causar dano na ação) no acidente do Gol/Legacy, acrescentando que os controladores chegaram a um ponto máximo de vulnerabilização moral como categoria profissional.

Para Araujo (2008), a saída simplista da culpabilização do trabalhador é marca de um sistema que não reconhece as deficiências de suas concepções, atribuindo a responsabilidade ao operador.

O sistema judiciário brasileiro tem sua base no Código Civil que busca os elementos essenciais para implicações de responsabilidade, com fins de evidenciar culpa ao agente causador do dano à vítima, através de sua conduta e do nexo de causalidade, conforme aborda Garcia (2006).

Para o controlador, no entanto, encontra-se o dilema entre executar um trabalho em sua melhor intenção e de forma correta e a punição pelo possível erro com base nas leis que regem a responsabilidade civil.

Araujo (2008) explica que o prazer pelo trabalho de controlador de voo pode ser entendido, como uma perversão ligada ao mecanismo de defesa, que mascara o medo do trabalhador diante de situações que estão fora do seu controle. Acrescenta que a representação mental de domínio do sistema poderia ser entendida como uma elaboração de defesa psíquica específica. Para Araujo (2008), ficou visível em seus estudos que a atividade de controle de tráfego aéreo é motivo de um grande prazer.

Essa característica de realizar o trabalho com grande prazer pode, de certa forma, afastar a possibilidade de dolo quando de erro humano durante a execução do trabalho de controlador, considerando-se que no dolo existe a intenção ou a má-fé durante a conduta do agente causador do dano.

Necessário observar que existe no ordenamento jurídico a possibilidade do dolo eventual, que, no campo cível, equivale à culpa grave. Assim, há condutas de agentes que se amoldam ao dolo eventual, quando há a consciência do agir em desacordo com normas e regulamentos, mesmo com boa-fé, mas desprezo por suas consequências. Ou seja, o agir com dolo eventual é, portanto, quando o agente não quer diretamente o resultado, contudo assume o risco de produzi-lo.

No entanto, investigações sobre acidentes com danos causados a terceiros, ao buscarem responsabilidade civil apontando culpados, podem encontrar na conduta do agente causador resultados que estão implícitos na organização de forma latente. Imperícia, negligência e imprudência podem não ser conduta exclusiva do agente causador da falha ativa que gerou o dano. Ou seja, uma falha latente pode ser uma prática comum dos membros do grupo e que resulta em falha ativa realizada por um único agente quando do momento de um acidente aéreo.

Imperícia não deve ser conduta presente na ação do controlador de tráfego aéreo ao desempenhar sua atividade técnica, pois o agente necessita ter conhecimento técnico e habilidade específica para exercer sua função, comprovados através de curso de formação e estágio prático que culminam na emissão de certificado de habilitação técnica. Se imperícia for detectada ao se apurar a responsabilidade civil, pode ser que esta condição não esteja presente na conduta do exercício da atividade como um todo, mas sim em parte de atividade ou de sistemas implantados, o que pode comprovar uma falha latente, onde a organização não treinou devidamente o agente para desempenhar a função a que se propõe, em sua íntegra.

Imprudência e negligência também podem caracterizar falhas latentes na organização ou no sistema como questão cultural. Ou seja, se o agente faz algo que não deveria fazer (imprudência) afastando-se dos mínimos exigidos para segurança da

execução da atividade, ou, se o agente não faz o que deveria fazer (negligência), abstendo-se de proceder conforme procedimentos seguros previstos em normas, pode estar agindo conforme padrões culturais desenvolvidos pelos próprios agentes que fazem parte da organização.

Nesse contexto de falhas latentes e falhas ativas de variáveis subjetivas, constata-se que se sentir responsável por vidas humanas parece ser extremamente custoso e gera ansiedade e estresse, na medida em que o controlador conhece as deficiências do sistema (ARAUJO, 2008).

Portanto, claro se mostra que no caso de acidente ou incidente causado por falha ou mau funcionamento do serviço de controle de tráfego aéreo ou de seus operadores, não se deve falar em direito de regresso contra o responsável ou em culpa concorrente do agente, conforme prevê o art. 37, § 6º da CF/88. Isto porque, mesmo se considerada uma situação em que o controlador foi imperito ou imprudente, tal fato ocorreu ou pela ineficiência do Estado em preparar o agente adequadamente para o serviço, ou pela deficiência em impedir que o controlador agisse de forma imprudente, descumprindo regras explícitas, sempre na tentativa de facilitar ou agilizar o serviço por ele prestado, indispensável, no entanto, a presença da boa-fé na ação, nunca da intenção de causar dano.

Ainda assim, a condenação de controladores de voo por erros ou falhas na prestação do serviço, mina uma das mais importantes ferramentas de prevenção de acidentes aeronáuticos, qual seja, a cultura da não punição ao indivíduo que por motivos vários comete erros e falhas, e que, por tal cultura ainda presente na aviação, reporta essas falhas aos supervisores e auditores, na intenção de melhora da segurança e eficiência do sistema.

Nesse contexto, aponta-se ainda que, nos casos de acidentes com fatores contribuintes envolvendo os serviços de tráfego aéreo, a responsabilidade do dever de indenizar continua sendo da empresa aérea concessionária do serviço, porém esta sim com o direito de regresso contra a União.

## 5 CONCLUSÃO

Embora o Direito Aeronáutico dentro da esfera da responsabilidade civil busque o agente causador do dano para prover os reparos exigidos em lei, no controle de tráfego aéreo, as investigações buscam as causas com enfoque preventivo para reparo das falhas ativas e latentes evitando que danos similares se repitam.

Dentro do controle aéreo, a falha humana geralmente não se restringe a um só agente causador, mas a uma sequência de agentes causadores considerados de efeito dominó, pois na ocorrência de um acidente a contribuição humana está normalmente relacionada a uma posição hierárquica de 'não governabilidade' dentro do sistema (ARAUJO, 2008). Ou seja, deve-se distinguir a falha ativa da falha latente na contribuição humana nos acidentes, considerando-se que as falhas latentes estão presentes no interior das estruturas sistêmicas, muito tempo antes de um acidente acontecer, sendo introduzidas por níveis hierárquicos superiores ligados ao aspecto institucional e administrativo (ARAUJO, 2008).

Como as causas de acidentes estão, em geral, relacionadas a práticas de organização do trabalho e decisões gerenciais, existe a necessidade de revisão da legislação, de práticas de negociação e, sobretudo, de confiança e reconhecimento do saber do trabalhador (ARAUJO, 2008).

Assim sendo, entende-se que o agente causador do dano, a conduta, a culpa e o nexo de causalidade estejam presentes de forma diferenciada na atividade de tráfego aéreo não sendo, de certa forma, fundado que o agente causador da falha ativa fique obrigado a reparar o dano causado por um efeito dominó de falhas latentes organizacionais e administrativas. Dessa forma, entende-se que há apenas a culpa exclusiva da administração, no caso, do Estado.

Tendo em vista a forma diferenciada da atividade do controlador, é importante considerar uma revisão da legislação referente ao tráfego aéreo, de forma a atender a responsabilidade civil referente aos danos causados por todo um sistema, para que não seja imputada a culpabilidade apenas no agente desse mesmo sistema, prejudicando, dessa forma, o contínuo incremento da segurança de voo nessa área.

## LIABILITY AND AIR TRAFFIC CONTROL

**ABSTRACT:** This paper aims at showing the relationship between liability and the activity of air traffic control. Through literature review, the article begins by presenting liability within the Civil and Aeronautical Law. Then, specific concepts covering liability and the activity of the air traffic controller are dealt with, focusing mainly on latent failures of the organizational system and not on the culpability of the agent. In its conclusion, the paper shows the importance of a review of the current civil legislation in the area of air traffic if one wants to improve flight safety.

**KEY WORDS:** Liability. Aeronautical Law. Air Traffic Control.

## REFERÊNCIAS

AMARAL, C. E. R. Convenção de Varsóvia, 1929. **Jus Vigilantibus**, Vitória, nov. 2009. Disponível em: < <http://jusvi.com/artigos/42827>>. Acesso em: 10 out. 2011.

ARAUJO, R. C. S. S. Prevenção ou punição? Considerações para revisão da lógica no controle de tráfego aéreo do Brasil. In: SEMINÁRIO NACIONAL DE SAÚDE MENTAL E TRABALHO, 1., 2008, São Paulo. **Anais eletrônicos...** São Paulo: FUNDACENTRO, 2008. Disponível em: <<http://www.fundacentro.gov.br/dominios/CTN/anexos/Oficina%204%20-%20Rita%20de%20Cssia.pdf>>. Acesso em: 10 out. 2011.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 23 dez. 1986. Seção 1, p. 19567.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. Brasília: Senado, 1988.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo - 2011**. Brasília, DF, 2011. 205 p. Disponível em: <[http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/anuario/downloads\\_anuario/Anuxrio\\_Estatxstico\\_2011\\_-\\_Ano\\_base\\_2010\\_-\\_24-05-2011.pdf](http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/export/sites/default/dadosefatos/anuario/downloads_anuario/Anuxrio_Estatxstico_2011_-_Ano_base_2010_-_24-05-2011.pdf)>. Acesso em: 10 out. 2011.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA 100-12)**: Regras do ar e serviços de tráfego aéreo. Brasília, 2009.

BRASIL. Decreto-lei nº 20.704, de 24 de novembro de 1931. **JusBrasil**. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/116718/decreto-20704-31>>. Acesso em: 09 out. 2011.

BRASIL. **Código civil** (1916). Lei nº 3.071, de 1 de janeiro de 1916. Rio de Janeiro, 1916.

BRASIL. **Decreto nº 5.910**, de 27 de setembro de 2006. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm)>. Acesso em: 26 nov. 2011.

BRASIL. **Decreto Legislativo nº 59**, de 18 de abril de 2006. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=232895&norma=253966>>. Acesso em: 26 nov. 2011.

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

CAVALIERI FILHO, S. **Programa de Responsabilidade Civil**. 6. ed. São Paulo: Malheiros, 2006.

CRISPINO, N. E. B. Responsabilidade civil dos conviventes. In: A FAMÍLIA NA TRAVESSIA DO MILÊNIO, 2., 2000, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: IBDFAM, 2000. p. 105-120.

FARIAS, H. C.; PAIVA, C. Noções elementares de direito aeronáutico. **Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial**. Rio de Janeiro, jul. 2011. Seção Textos Didáticos. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/textos/textos.htm>>. Acesso em: 11 out. 2011.

FILHO, J. M. Introdução ao Direito Espacial. **Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial**. Brasília, dez. 1997. Seção Textos Didáticos. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/textos/textos.htm>>. Acesso em: 11 out. 2011.

GARCIA, Fábio Bittencourt. Breves considerações acerca da responsabilidade civil no ordenamento jurídico brasileiro. **Boletim Jurídico**, Uberaba, ano IV, n. 197, set. 2006. Disponível em: <<http://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=1553>>. Acesso em: 31 out. 2011.

**JUNIOR, O. G. Elementos Formadores da Responsabilidade Civil. a priori. Curitiba, fev. 2004. Seção Doutrina Jurídica. Disponível em: <<http://www.apriori.com.br/cgi/for/elementos-da-responsabilidade-civil-orlando-guimaro-jr-t83.html>>. Acesso em: 31 out. 2011.**

PEDRO, F. A. F. A responsabilidade civil no transporte aéreo. **Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial**, Brasília, n. 86, jun. 2003. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1758.htm>>. Acesso em: 10 out. 2011.

PEREIRA, C. M. S. **Responsabilidade Civil**. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

SANTANA, W. Responsabilidade Civil no Novo Código Civil. **DireitoNet**, dez. 2002. Disponível em: <<http://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/935/Responsabilidade-Civil-no-Novo-Codigo-Civil>>. Acesso em: 10 out. 2011.

TROVÃO, A. J. Uma breve análise acerca da sintaxe do Título III do Livro III, do Código Civil vigente: Do dano. **Boletim Jurídico**. Uberaba, ano III, n. 128, maio 2005. Disponível em: <<http://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=639>>. Acesso em 31 out. 2011.