

Roteiro Aula 05 Saber Direito.

QUESTÕES AMBIENTAIS

As preocupações com os impactos ambientais dos aeroportos surgiram nos Estados Unidos e na Europa ao final dos anos 60, devido ao rápido crescimento das atividades da aviação civil com o início das operações de aeronaves a jato de grande porte. Na década de 70, o transporte aéreo utilizando a primeira geração dessas aeronaves trouxeram também para os principais aeroportos nacionais, as mesmas questões ambientais, em particular, o Aeroporto de Congonhas, que teve um vertiginoso processo de envolvimento pela malha urbana agravando os problemas ocasionados pela operação daqueles grandes jatos da aviação comercial.

Geralmente

De forma geral, o impacto ambiental causado pela aviação manifesta-se de duas maneiras: a primeira relaciona-se aos problemas decorrentes da operação de aeronaves e a segunda à operação ou construção dos aeroportos.

OPERAÇÃO DE AERONAVES - RUÍDO AERONÁUTICO

O ruído aeronáutico é considerado o principal problema ambiental na aviação civil, porque afeta diretamente a qualidade de vida de grande número de pessoas que residem nas proximidades dos grandes aeroportos e, normalmente, não são beneficiadas diretamente pelas atividades aeroportuárias.

Primordialmente este problema está relacionado às operações de pouso, decolagem, taxiamento de aeronaves e teste de motores. Como fator secundário, pode-se incluir também como ruído resultante da atividade aeronáutica aquele emitido por equipamentos de apoio a aeronaves no solo, embora afetem mais diretamente as pessoas que circulam nas áreas operacionais dos aeroportos.

Os primeiros passos

O primeiro passo para o desenvolvimento de uma política de redução de ruído das aeronaves foi o estabelecimento de uma classificação, a nível mundial, da frota comercial quanto aos níveis de ruído emitidos. O Brasil, como signatário da Convenção de Chicago, adota o Anexo 16, volume 1 da OACI (Organização de Aviação Civil Internacional), que estabelece três categorias básicas de aeronaves comerciais, com motores à reação.

Sistema de classificação

- - NC-Não certificadas (B707, DC08, Caravelle e similares): são aeronaves fabricadas nas décadas de 50 e 60, normalmente equipadas com a primeira geração de motores e consideradas como extremamente ruidosas.
- - CAP 2-Capítulo 2 do Anexo 16/vol1 (B-727-200, B-737-200 ADV, Learjet série 20, B-747-100, DC-09 e similares.): são aeronaves fabricadas até outubro

de 1977, normalmente equipadas com a segunda geração de motores à reação e são consideradas como medianamente ruidosas.

- - CAP 3-Capítulo 3 do Anexo 16/vol1 (F100, B737/300, 400 e 500, DC-10/30, MD11, A340, A300, etc): são as aeronaves mais modernas, equipadas com a terceira geração de motores à reação (alta taxa de "by-pass") e consideradas como pouco ruidosas.

Redução do Ruído na Fonte

Historicamente, a redução do ruído produzido por aeronaves foi feita pelo aperfeiçoamento tecnológico nos projetos dos motores (figura 2). Desde o aparecimento das primeiras aeronaves comerciais a jato na década de 50, como o B 707 e o DC08, até a geração atual, houve uma redução média de 90% na emissão de ruído.

No Brasil, a redução de ruído na fonte é disciplinada pela Portaria nº 13/GM5, de 5 de Janeiro de 1994, que estabelece restrições operacionais às aeronaves ruidosas, com o objetivo de diminuir gradativamente o número deste tipo de aeronaves em operação no território nacional.

Redução do Ruído no Meio

Os métodos utilizados para reduzir o ruído através da atuação no meio de propagação sonora, consistem no aumento da distância entre a fonte produtora de ruído e o receptor e na colocação de barreiras acústicas.

A escolha de uma localização adequada para a implantação do sítio aeroportuário é um dos principais métodos para evitar problemas de ruído. Pois, embora seja desejável que a população se mantenha o mais distante possível dos aeroportos, o afastamento exagerado tende a desestimular o seu uso, a exemplo do que ocorre atualmente com o Aeroporto Internacional Tancredo Neves (Confins). Por outro lado, a excessiva concentração populacional em áreas próximas aos aeroportos podem ocasionar conflitos indesejáveis que provocam, em geral, restrições operacionais, como nos aeroportos de Congonhas-SP.

Outra forma de aumentar a distância entre a fonte e o receptor tem sido a utilização de procedimentos operacionais alternativos (figura 4). Autoridades aeronáuticas internacionais têm implementado com sucesso condutas operacionais especiais, que vão desde a mudança nos procedimentos de decolagem ("Procedimento FAA", "Procedimento IATA" e "Trajetórias de Subida

Flexíveis'') e de pouso (Procedimento "Low Power/Low Drag", Descida e Aproximação Contínua, Ponto de Toque Deslocado, Elevação da Altura de Interceptação da rampa do ILS, etc), até a suspensão de vôos em horários noturnos.

No Brasil

No Brasil, o procedimento operacional mais utilizado para redução de ruído é o de trajetórias com subidas flexíveis, consistindo na obrigatoriedade de realizar curvas estrategicamente planejadas para sobrevoar áreas despovoadas, ou com menor densidade demográfica. Esses procedimentos são elaborados pelo DECEA, a partir de informações sobre o ruído no solo coletadas pelo IAC.

Barreiras acústicas

A colocação de barreiras acústicas, como a construção de muros ou o plantio de vegetação, é extremamente indicado para evitar o ruído produzido pelas aeronaves quando se encontram no solo, tais como nos testes de motores e nas manobras de taxiamento. Entretanto, são ineficientes para proteger as áreas circunvizinhas de propagações do ruído quando as aeronaves encontram-se em vôo. Um caso especial de aplicação desta tecnologia é o tratamento acústico em edificações. Este método é utilizado para minimizar problemas de ruído em construções como residências, hospitais, escolas e demais estabelecimentos comerciais, embora existam limites de ordem prática e econômica ao seu uso.

Redução do Ruído no Receptor

A redução do ruído no receptor restringe-se à utilização de equipamentos de proteção individual e à diminuição do tempo de exposição. Esses métodos de redução são aplicados apenas ao pessoal que trabalha em áreas localizadas nos pátios e pistas de aeroportos.

Sistema Unidroit – Montreal 1999

- Entrou em vigor internacional em 4 de novembro de 2003, e no Brasil, em 27 de setembro de 2006, nos termos do Decreto nº 5.910

Necessidade de modernizar a Convenção de Varsóvia e seus instrumentos conexos

Aplicação da Convenção:

Transporte de pessoas, bagagens ou carga, efetuado em aeronaves, de forma remunerada ou não;

Pontos de partida ou destino situados no território de dois Estados Partes, ou com escala no território de qualquer outro Estado (não contratante);

Mala postal – perante a administração postal

Simplificação do documento de transporte

Individual ou coletivo, constando:

Pontos de partida e destino;

Indicação de escala, se no estrangeiro;

Talão de identificação de bagagem;

Efetivação por meio eletrônico;

Carga.

Responsabilidade do transportador

Responsabilidade objetiva em valores determinados na Convenção

Responsabilidade subjetiva baseada na culpa, com valor que exceda o limite previsto na Convenção;

Estipulação em outros valores acima do previsto ou sem limite;

Possibilidade de pagamento adiantado sem ensejar responsabilidade;

Morte ou lesão de pax;

Dano à bagagem;

Dano à carga;

Atraso;

Exoneração: isenção total ou parcial;

Indenização do dano

- Morte e lesão de passageiro: 100.000 DES
- Destruição, perda, avaria ou atraso da bagagem: 1.000 DES
- Atraso: 4.150 DES
- Carga: 17 DES por kg

Jurisdição (escolha do autor)

Domicílio do transportador;

Sede da matriz da empresa transportadora;

Local onde possui estabelecimento do qual foi contratado o transporte;

Lugar do destino do transporte;

Onde o passageiro tenha residência habitual e desde que opere o transportador;

Relação com o Sistema de Varsóvia

Convenção de Varsóvia/29, Protocolo de Haia/55, Convenção de Guadalajara/61, Protocolo da Guatemala/71, Protocolos Adicionais de Montreal/75 n° 1, 2, 3 e 4

A Convenção de Montreal *prevalecerá*

OVERBOOKING - ASPECTO JURÍDICO:

- não está regido pela prática da aeronáutica;
- aspecto meramente comercial;
- compensação pelo alto n de pax “no show”;
- Prática Internacional;

ASPECTO COMERCIAL

- Prática necessária: as estatísticas no show em 1997, chegaram a 17,8% nos vôos domésticos e 13,1% nos voos internacionais.

- Pela visão da ANAC, tal prática constitui-se numa infração segundo os termos do CBA e não desconstitui qualquer direito do passageiro.

- Não há previsão legal para o valor a ser pago como compensação pelo inadimplemento do contrato, apesar do dever da empresa em indenizar o passageiro.

- Nos casos de responsabilidade civil, aplicam-se os termos da Convenção de Varsóvia (transporte aéreo interno), do próprio Código Civil e Código de Defesa do Consumidor.

- A IATA recomenda o pagamento de uma compensação no valor de US\$ 500,00 + estadia.

CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO VER AS CONVENÇÕES CORRELATAS QUE SE APLICAM AO CASO

A EXECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO – começa e acaba segundo os termos do artigo 233 do Código Brasileiro de Aeronáutica e legislação internacional análoga.

- Estabelece ainda nesse sentido o CBA, que em caso de qualquer sinistro ainda dentro do aeroporto, se o fato se deu após a conferência do código de barras, o aeroporto responderá solidariamente com a companhia aérea.

- A Responsabilidade civil no caso de passageiros de cortesia é a mesma aplicada ao passageiro que comprou a passagem, apenas os clandestinos não estão cobertos.