

P A R E C E R

VOO LIVRE DE PARAPENTE E ASA DELTA – NORMAS LEGAIS APLICÁVEIS NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO – CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA (LEI 7.565 DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986 – DECRETO Nº 7.381, DE 2 DE DEZEMBRO DE 2010 – LEGALIDADE DO VOO DUPLO TURÍSTICO DE AVENTURA.

Relatório

Trata-se o expediente de consulta formulada pela CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VOO LIVRE (CBVL) indagando sobre diversos aspectos relativos à legalidade da prática do voo duplo turístico de aventura, notadamente sobre as condições legais exigidas para a prática desta modalidade remunerada de voo livre.

Estudada a matéria, passo a emitir o seguinte parecer.

Fundamentação

A primeira questão objeto de análise diz respeito à possibilidade ou não da realização do voo duplo turístico de aventura remunerado de forma compatível com a legislação vigente.

Segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, em seu artigo 15, parágrafos 1º e 2º, *verbis*:

§ 1º A prática de esportes aéreos tais como balonismo, volovelismo, **asas voadoras e similares**, assim como os voos de treinamento, far-se-ão em áreas delimitadas pela autoridade aeronáutica.

§ 2º A utilização de veículos aéreos desportivos para fins econômicos, tais como a publicidade, submete-se às normas dos serviços aéreos públicos especializados (artigo 201).”

Inicialmente depreende-se do texto codificado que já em 1986 contemplava-se na lei a prática de esportes aéreos com ASAS VOADORAS e SIMILARES.

Quanto às asas voadoras, também conhecidas como asas delta, nenhuma dúvida há. Mas quanto aos similares, cabe dissecar a expressão.

O que são os similares às asas voadoras?

A única resposta plausível e lógica me parece ser parapentes ou paragliders, que naquela época (1986) estavam chegando timidamente ao Brasil, e praticamente tinham acabado de surgir na Europa.

O legislador previdente e atento aos avanços tecnológicos se antecipou e definiu genericamente a abrangência da lei (Código Brasileiro de Aeronáutica) a todo e qualquer equipamento de voo que viesse a ser concebido pela genialidade humana.

No parágrafo segundo, o Código Aeronáutico Brasileiro nos revela que é possível utilizar veículos aéreos desportivos, a exemplo de asas voadoras e similares, no caso, parapentes, também para fins econômicos, ou seja, remunerados.

E exemplifica, para não cometer o erro de omissão, com a expressão tais como a publicidade, não encerrando nesta atividade as inúmeras possibilidades de atividades econômicas com parapentes e asas deltas.

Nada obstante, deixa claro o legislador que tais atividades econômicas estão sujeitas às normas estabelecidas no artigo 201 do Código, que trata dos serviços aéreos públicos especializados.

Seguindo-se na análise das questões propostas, analisaremos o enquadramento jurídico do equipamentos de voo livre no Código Aeronáutico Brasileiro.

Diz a lei:

Art. 106: "Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas."

Diante deste artigo 106 do Código de Aeronáutica, resta alguma dúvida de que todo e qualquer equipamento de voo esteja fora do enquadramento legal? Por óbvio que não. As asas voadoras, sejam rígidas ou flexíveis e os equipamentos similares (macacões de voo, por exemplo) estão todos englobados neste conceito legal e sujeitos às normas legais do Código Aeronáutico Brasileiro.

Prossegue a lei:

Art. 177: "Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (artigo 123, II) compreendendo as atividades aéreas:

I - de recreio ou desportivas;

II - de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;

III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave."

Aqui, o Código estabelece quais são as atividades consideradas serviços aéreos privados e segue esclarecendo que para estas atividades, sem fins comerciais, não se exige autorização, desde que observados os requisitos técnicos e todas as disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, além de exigir seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície. Vejam: .

Art. 178: “Os proprietários ou operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, não necessitam de autorização para suas atividades aéreas (artigo 14, § 2º).”

“§ 1º As aeronaves e os operadores deverão atender aos respectivos requisitos técnicos e a todas as disposições sobre navegação aérea e segurança de voo, assim como ter, regularmente, o seguro contra danos às pessoas ou bens na superfície e ao pessoal técnico a bordo.”

Dúvida não há, portanto, de que o voo livre (solo e duplo) se enquadra nos conceitos legais acima explicitados!

Mas o Código Brasileiro de Aeronáutica exige certas condições e requisitos para as atividades aparentemente “livres”. Vejamos o artigo 201 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que trata dos serviços aéreos especializados:

Art. 201: “Os serviços aéreos especializados abrangem as atividades aéreas de:

(...)

VI - ensino e adestramento de pessoal de voo;

(...)

VIII - qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público.”

Foi aqui que tantas dúvidas e interpretações equivocadas encontraram respaldo. Em certo momento, buscaram dar ares de legalidade ao voo duplo de parapente e asa delta e, numa açodada leitura e errônea interpretação do texto legal, resolveram enquadrar a atividade no inciso VI, tachando de voo duplo de instrução todos os realizados no território nacional, quando, na verdade, menos de dez por cento (10%), de fato seriam para instrução.

A esmagadora maioria dos voos duplos realizados no território nacional são voos panorâmicos, turísticos de aventura, que não guardam qualquer relação com a instrução em si.

Não compreenderam, à época, que o inciso VIII trazia a solução legal e eticamente aceitável para a prática hoje tão difundida de voo duplo panorâmico, ou turístico de aventura, quando o legislador, mais uma vez demonstrando toda a sabedoria de um jurista preparado, compreendeu na fórmula legal “**qualquer modalidade remunerada, distinta do transporte público**”.

Então temos a solução na lei, já existente desde 1986, para a prática legal do voo duplo de parapente ou asa delta, com a finalidade remunerada de voo panorâmico, ou turístico de aventura.

Contudo, o que é modalidade distinta do transporte público?

Foi essa dúvida, na época pouco pensada, que não permitiu acender as luzes dos pensadores que deram a solução mais fácil e aparentemente óbvia, de chamar todos os voos duplos como voos de instrução.

Transporte público é aquele realizado mediante concessão do poder público, no qual passageiros são levados de um ponto de partida a um ponto de chegada previamente determinados, em horários preestabelecidos, em rotas rígidas e fechadas, por aeronaves homologadas para tal tipo de serviço público.

Atividade absolutamente distinta do serviço privado especializado de transporte privado de turista que contrata um voo panorâmico de aventura, sem horários previamente ajustados, sem rotas preestabelecidas, sem destino certo especificado.

Portanto, sempre tivemos a previsão legal suficiente para a realização dos voos duplos panorâmicos de turismo de aventura, sem necessidade de travesti-los com a pecha de voos duplos de instrução.

Até então, agíamos à margem da lei por ignorância ou errônea interpretação. Todavia, não precisamos mais continuar na marginalidade, desde que observemos e cumpramos todas as normas e requisitos legais para a prática do voo duplo remunerado, como serviço privado especializado.

Vejamos, por exemplo, o artigo 180, no qual, está a exigência de autorização para serviços especializados, tais como adestramento e **similares** (§ 6º do art. 181), e aqui entendo que o voo duplo (panorâmico ou de aventura) também está incluído.

E quem tem o poder de autorizar tais serviços?

Me parece que a resposta está nos artigos 98 e 99 do próprio Código Brasileiro de Aeronáutica, dos quais se extrai que os aeroclubes, escolas ou cursos de aviação ou de **atividade a ela vinculada** só poderão funcionar com a prévia autorização do Ministério da Aeronáutica.

Para que não parem dúvidas quanto à legalidade da atividade, sua classificação específica veio com o DECRETO Nº 7.381, DE 2 DE DEZEMBRO DE 2010, que regulamenta a Lei no 11.771, de 17 de setembro de 2008, a qual dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico, e dá outras providências, estabelecendo expressamente no artigo 34, § 1º. que:

“Para os fins deste Decreto, entende-se por turismo de aventura a movimentação turística decorrente da prática de atividades de caráter recreativo e não competitivo, tais como arvorismo, boia cross, balonismo, bungee jump, cachoeirismo, cicloturismo, caminhada de longo curso, canoagem, canionismo, cavalgada, escalada, espeleoturismo, flutuação, mergulho, turismo fora de estrada, rafting, rapel, tirolesa, **voo livre**, wind surf e kite surf.”

As condições para a prestação do serviço aéreo especializado de Voo Duplo como Serviço Turístico de Aventura, na forma do já referido artigo 34 deste regulamento legal de âmbito federal, estão assim estabelecidos:

“Deverão as agências de turismo que comercializem serviços turísticos de aventura:

I - dispor de condutores de turismo conforme normas técnicas oficiais, dotados de conhecimentos necessários, com o intuito de proporcionar segurança e conforto aos clientes;

(em nosso caso, a CBVL é quem pode homologar e habilitar os pilotos autorizados a conduzir voos duplos)

II - dispor de sistema de gestão de segurança implementado, conforme normas técnicas oficiais, adotadas em âmbito nacional;

(da mesma forma, a CBVL é quem tem competência para estabelecer tais sistemas em consonância com as normas gerais da aviação já previamente existentes e que devem por todos os pilotos serem observadas)

III - oferecer seguro facultativo que cubra as atividades de aventura;

(Aqui cabe alertar que além o seguro facultativo que deverá ser oferecido ao passageiro e cuja recusa deve se dar por escrito em ato formal no contrato, é obrigatório que a operadora do serviço turístico de aventura – pessoa jurídica que contrata os pilotos condutores que não componham seu quadro social, mantenha um seguro permanente cobrindo os riscos inerentes à sua atividade, para o caso de eventuais danos que porventura venham a ocorrer com algum passageiro ou terceiros.)

IV - dispor de termo de conhecimento com as condições de uso dos equipamentos, alertando o consumidor sobre medidas necessárias de segurança e respeito ao meio ambiente e as consequências legais de sua não observação;

(Essa exigência nem precisava estar explicitada aqui, já que é obrigação prevista no Código de Defesa do Consumidor e sua não observância pode caracterizar crime contra o consumidor)

V - dispor de termo de responsabilidade informando os riscos da viagem ou atividade e precauções necessárias para diminuí-los, bem como sobre a forma de utilização dos utensílios e instrumentos para prestação de primeiros socorros;

(Idem ao tópico anterior)

VI - dispor de termo de ciência pelo contratante, em conformidade com disposições de normas técnicas oficiais, que verse sobre as preparações necessárias à viagem ou passeio oferecido.

(Creio que aqui, no nosso caso específico, as normas que devem constar do termo são as referentes às exigências para que o piloto condutor possa alcançar o N4, bem como a comprovação de que o piloto é homologado e habilitado, além da regularidade da empresa PJ prestadora do serviço).

Conclusão

Pelo exposto, respondendo a cada um dos questionamentos formulados na consulta, concluo afirmando minha convicção no sentido de que atualmente temos todo o arcabouço legal necessário para atuarmos dentro da mais estrita legalidade na prestação deste belo e importante serviço turístico de aventura que é o Voo Duplo Panorâmico ou Turístico ou de Contemplação ou simplesmente Comercial e ainda Mercantil ou Remunerado, mas desde que observadas todas as exigências impostas pela legislação vigente acima comentada e também das normas regulamentares impostas pela CBVL, primeira e por isso a legítima entidade constituída legalmente com a finalidade de organizar o Voo Livre Nacional.



A única maneira de se prestar tais serviços é por meio de Pessoas Jurídicas com CNPJ e no contrato social constar dentre os fins estatutários a atividade voo duplo turístico de aventura. Os instrutores poderão ser unir por rampas, criando PJs específicas para tais atividades. O que seria ideal, para funcionarem em harmonia, sem excessos, abusos ou clandestinidade. Porém, cada um poderá criar sua própria PJ para operar voo duplo, mas arcará sozinho com todo o ônus tributário e de implantação, o que atualmente pode ser na forma de EIRELI – Empresa Individual de Responsabilidade Limitada, tributada pelo SIMPLES.

Outra questão é que essas PJs deverão solicitar autorização para funcionamento perante a Autoridade Aeronáutica. ANAC e/ou DECEA, cumprindo assim o disposto nos artigos 98 e 99 do Código Brasileiro de Aeronáutica, e os voos duplos somente poderão ser operados em áreas autorizadas - NOTAM da rampa.

JAMAIS DIRETA E INFORMALMENTE POR PILOTOS PESSOAS FÍSICAS NATURAIS E EM ESPAÇO AÉREO DIVERSO DO AUTORIZADO PARA O VOO LIVRE! (§ 1º. do artigo 15 do Código Aeronáutico Brasileiro – Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986)

É o parecer.

Rio de Janeiro, 06 de abril de 2016.

Sérgio Roberto Emílio Louzada
Parecerista Consultado
(Juiz de Direito TJRJ)