

# FUNÇÃO DOS CÓDIGOS NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO E JUSTIFICATIVA DO CBA

SULAIMAN MIGUEL NETO\*

*Objetivos:*

*Situar a dinâmica dos movimentos sociais*

*A evolução do conhecimento*

*A importância dos regramentos nas atividades humanas*

*O contexto do universo aeronáutico*

A experiência jurídica da humanidade tem revelado em termos de estruturas normativas ou modelos jurídicos, que a vida do Direito não se desenvolve com referência à modelos abstratos postos *ab extra*, por um ato de autoridade, mas sim como uma contínua provação ou experimentação de modelos concretos, onde o formal necessariamente se mostra adequado ao conteúdo, após avanços e recuos.

Assim, no plano puramente lógico, é possível que se conceba modelos jurídicos como idealidades ou padrões de referência, operando através de paradigmas ou parâmetros hermenêuticos, sem visualizar, contudo, na vida comum do Direito vivido nos meandros da história, a importância decisiva dessas figuras espectrais, por mais que se valorizem essas utopias<sup>1</sup>.

Portanto, é muito mais real a modelagem jurídica que a humanidade desenvolve a partir de uma tomada de consciência de seu ser social ou ser coletivo, pois é daí que defluem pretensões e deveres recíprocos entre os consociados, uma espécie de sociotropismo positivo<sup>2</sup>.

Nota-se com essa observação, que o povo criador do Direito não foi um escravo da lei, como mandamento do Estado, mas antes, um criador de fórmulas ordenadoras no bojo da sociedade civil. E nessa medida, os fatos iam ditando as premissas da norma e a necessidade ia exigindo soluções normativas (*"factibus dictantibus ac necessitate exigente"*).

Em Roma, os juriconsultos indicavam aos litigantes a fórmula *iuris* que o pretor, armado de *auctoritas*, (e podia ser leigo em Direito) convertia em norma *iuris* através de uma decisão fundada em critérios práticos e de bom senso<sup>3</sup>.

Com a mesma preocupação, o direito saxônico nos países da *Common Law*, consagra o direito comum, aquele que emerge das intencionalidades e comportamentos individuais e coletivos, e cuja juridicidade os tribunais vão contemplando.

Embora de uma forma diferente, nossa raiz latina, garante um sistema onde uma norma só gera Direito, quando sua estrutura é dotada do Poder de obrigar seus destinatários a cumprir o que nela está determinado. Representa um fenômeno da seleção moral, base da superioridade do interesse comum, que coordena a própria ação<sup>4</sup>.

Vale dizer, portanto, que a posição atual da sociedade brasileira e o contexto de um sistema de transporte aéreo com equivalência mundial, aos países top da aviação civil, não pode aceitar valores mínimos de regramento. Mas os que consolidem a presteza, a modernidade e a salvaguarda dos interesses de toda a comunidade.

No contexto programático da norma, uma nova legislação deve mostrar várias evoluções.

Deve entre outras referências, por exemplo, levar a atividade moderadora da ANAC a dar um passo que a aproxime dos usuários, das empresas e dos profissionais do setor pois todos eles, cada um a seu modo constrói e é responsável pelo funcionamento adequado do mecanismo grandioso que move o sistema. Não se pode olvidar dessa importante noção, Para não se afastar do que há de mais significativo nos tempos atuais.

Uma das questões dentre tantas, que merece exame detalhado num novo Código Aeronáutico, diz respeito a transferência das meras irregularidades administrativas, que espelham fatos graves, para o plano da ilegalidade, onde a reprovação seria mais desestimulante.

\* Juiz de Direito e Professor Universitário.

1. Reale, Miguel. O Direito Como Experiência. Ed. Saraiva, SP. 2ª. ed., 1992, p. XXV.

2. Paupério, A. Machado. Introdução à Ciência do Direito. Ed. Forense, RJ. 2ª. ed., 1972, p. 14.

3. Reale, Miguel. Lições Preliminares de Direito. Ed. Saraiva, SP. 19ª. ed., 1991, p. XV.

4. Malatesta, Nicola de Framarino Dei. Ed. LZN, Campinas, 2003, p. 113.

Como exemplo, se poderia destacar a declaração falsa (falsidade Ideológica) sobre as horas de voo de uma aeronave. O fato é grave e de conseqüências imprevisíveis. Mas é atualmente punível apenas com uma multa. Essa limitação que pressupõe uma infração meramente administrativa pode ter sido válida nos primórdios da aviação civil. Não atualmente.

O mesmo se pode dizer, da responsabilidade contratual, por exemplo, na restrição ao número de horas para o dever de apoio ao passageiro, pelo transportador. Veja-se que nos dias atuais, tem demonstrado a realidade, que a responsabilidade do transportador deve estar ampliada, em face da necessidade de maior proteção ao usuário. Cuidando o pressuposto de tutela, de produzir uma nova mentalidade a respeito do fato, que permite a aplicação do microsistema consumerista<sup>5</sup>.

Reprovar uma violação favorece a formação de uma relevante consciência cívica e ética.

Também a questão de se afastar a obrigatória presença do capital exclusivamente nacional nas empresas aéreas, expressa uma modernidade nas relações do setor. Mas a aplicabilidade do preceito reclama para o contexto, uma fiscalização moderadora, por parte da agência de aviação civil, sem diminuir sua representatividade em todos os Estados ou regiões, nem reduzir sua presença.

Um perfil mais moderno e efetivo na agência reguladora, por sua vez, é uma questão legal que não pode ser preterida no novo texto. O órgão não pode ser apenas normativo. A prática ensina que deve conservar as atividades originárias do departamento que substituiu. Não pode ficar apenas na seara normativa, sem envolver-se com a realidade da aviação. Ainda que essa postura possa expressar a vontade dos setores públicos, ela não atende os interesses da comunidade, que quer mudanças saudáveis

nas políticas públicas em geral, buscando eficácia e resultado.

Nesse contexto, a sociedade brasileira como um todo, reclama da nova legislação, que deverá expressar objetividade, modernidade, adequação, representatividade dos interesses do sistema como um todo. E por conseqüência, que advenha a valorização de pontos determinantes para a aviação civil, tais sejam, a segurança do voo, da saúde dos passageiros, tripulantes, e aspectos econômicos envolvidos.

As propostas constantes do novo projeto, e que na sua maioria são do conhecimento comum de todos, mostram-se em tese, próprias para essa ambição. E vislumbra-se a oportunidade de adotarmos um modelo de Código Aeronáutico, que discipline com critério as questões mais importantes da atualidade.

Acenando o projeto, com a esperança de que após sua promulgação, seguida da aplicabilidade criteriosa por todos os envolvidos, se poderá experimentar efetividade e resultado para as hipóteses regulamentadas. Ganha com isso o sistema, que oferecerá transparência e segurança jurídica aos envolvidos nas atividades do setor. É a chamada eficiência da dogmática jurídica, que põe fim ao problema decidindo, ainda que não solucionado<sup>6</sup>.

Colhe dividendos, a sociedade como um todo, favorecida na sua economia, na realização dos interesses de seus membros e bem estar geral. Engrandece-se a atividade aeronáutica, num potencial impar na história da humanidade.

“Por isso procuremos sempre as coisas que trazem a paz e nos ajudam a fortalecer uns aos outros”  
(*Romanos 14, 19*).

5. Morsello, Marco F abio. Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo. Ed Atlas, SP. 2006, p. 68

6. Rizzato Nunes, Luiz Antonio. Manual de Introdução do Estudo do Direito. Ed. Saraiva. SP. 3ª. ed., 2000, p. 54.