



Algumas notas sobre o Direito aereo

Em 1916, Santos Dumont, observando o rapido progresso da aviação, depois que elle, poucos annos antes, encontrara o meio de a realizar, salientava, entre outras vantagens das communicacões por aeronaves, o poderoso incremento, que ella traria ao americanismo, isto é, á estreita solidariedade que está no sentimento geral dos povos americanos (*). Realmente a ligacão das tres Americas por vias ferreas é aspiracão que encontra difficuldades quasi insuperaveis na configuracão do solo. De Nova York a Buenos Aires, consomem os bons vapores cerca de um mez. Essas difficuldades e essa morosidade não as conhece a navegacão aerea, cujos progressos

(*) *Le Brésil*, de 9 de Julho de 1916; *Clunet*, 1917, pag. 501-505,

maravilham, depois do formidavel impulso que lhe deu a guerra mundial.

Em outros paizes a aviação já tem sido objecto de estudos sob o ponto de vista juridico e de regulamentações. Hoje que a empresa Latecoére fez as suas primeiras experiencias para ligar a Europa á America do Sul, por meio de aeronaves, o problema se nos apresenta sob o seu duplo aspecto, militar, com os aviões da marinha e do exercito, e privado, com as esquadras particulares. Já uma Comissão do Aero Club elaborou um projecto de regulamento para os serviços aereos nacionaes. Não podem, portanto, os juristas brasileiros desinteressar-se de um assumpto que se está impondo á cogitação de todos; têm de trazer o seu contingente para a elaboração do *direito aereo*, que se vae creando, ao lado do *direito maritimo*.

Ainda que, nesta materia, domine o ponto de vista internacional, é certo que ha interesses nacionaes e interesses particulares em jogo, e se o ponto de vista internacional reclama convenções entre os povos, as legislações nacionaes têm de regular as outras faces do assumpto.

Como primeira tentativa de codificação do direito aereo, deve ser mencionada a convenção de 13 de Outubro de 1919, seguida de Protocollo adicional de 1 de Maio de 1920; na convenção foi o Brasil, representado por Olyntho Magalhães, uma das vinte e uma nações signatarias.

Os principios capitaes, que prevaleceram nesse acto, reduzem-se aos seguintes: — os

Estados soberanos exercem a sua auctoridad sobre o espaço atmospherico acima do seu territorio (art. 1.º).

— Devem, porem, assegurar a livre circulação inoffensiva das aeronaves dos outros Estados contractantes, em tempo de paz, podendo, certamente, prohibir, por motivos de ordem militar, ou no interesse da segurança publica, o vôo em determinadas zonas (arts. 2 e 3).

— A aeronave deve ter, como o navio, a sua nacionalidade, e esta deve constar do respectivo registro (arts. 5 e 6).

— A nacionalidade da aeronave determina-se pelo registro e pela propriedade. Para ser matriculada em um Estado, ha de pertencer, integralmente, a jurisdiccionado desse Estado (art. 7).

— A aeronave necessita de um certificado de navegabilidade, para ser admittida na navegação internacional; e o seu commandante, piloto e mais empregados na sua conducção, devem estar, para isso, legalmente auctorizados (arts. 11 e 12).

Entre as leis nacionaes relativas ao assumpto, citam-se a lei italiana de 20 de Agosto de 1923, a franceza de 1.º de Junho de 1924 e a norueguesa de 7 de Dezembro de 1923.

Dando noticia da lei italiana, J. Hamel applaude alguns de seus dispositivos e censura outros, em que se afasta da legislação franceza. Merece applausos o art. 7, que exige a transcripção no registro da matricula, para a

transferencia da propriedade da aeronave. Incorre em censura o direito concedido ao proprietario da aeronave de se exonerar de toda a responsabilidade, abandonando-a, em caso de accidente. Um avião que se despedaça, no solo, não tem senão valor insignificante. Mais justo seria conceder privilegio ás victimas tanto sobre a aeronave quanto sobre o frete.

O esforço constructivo continúa por toda a parte. E como o Brasil, depois de ter tomado parte na elaboração do direito aereo internacional, vae tambem dotar a sua legislação interna de provisões, em que se conciliem os interesses de todos, cumpre que tenha sempre em vista o pensamento do grande brasileiro, que invoquei ao iniciar estas phrases destinadas á *Revista Academica da Faculdade de Direito do Recife*. A' navegação aerea está reservada funcção particularmente importante para o fomento do americanismo. Cumpre, consequentemente, que lhe consagremos todo o esforço de que somos capazes, não esquecendo jamais : 1.º Que o direito regulador da navegação aerea, pela propria natureza do seu objecto, ha de ser, necessariamente, uniforme, isto é, as suas idéas capitaes hão de ser as mesmas nos differentes paizes, onde ella se estabelece. 2.º Que a aeronave deve ser, por excellencia, um instrumento de paz, facilitando communicações, estreitando relações, creando vinculos sociaes entre os povos. E' verdade que a guerra parece proscripta da America, onde não ha motivos para luctas internacionaes; po-

rém é sempre necessario avigorar esse sentimento e manter essa orientação, para melhor segurança da humanidade futura.

Clovis Bevilaqua.

