
REVISTA DE DIREITO INTERNACIONAL

BRAZILIAN JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW

Editores responsáveis por essa edição:

Editores:

Nitish Monebhurrn

Ardyllis Alves Soares

Marcelo Dias Varella

Editores convidados:

Hervé Ascensio

Julien Chaisse

ISSN 2237-1036

Revista de Direito Internacional Brazilian Journal of International Law	Brasília	v. 18	n. 2	p. 1-397	ago	2021
--	----------	-------	------	----------	-----	------

* Recebido em 31/01/2021
Aprovado em 14/07/2021

** Graduando em Direito pela Faculdade de Direito de Vitória (FDV) e membro do Grupo de Pesquisa “Estado, Democracia Constitucional e Direitos Fundamentais” do Programa de Pós Graduação em Direito da FDV (PPGD/FDV).
Email: tfrizera@gmail.com

*** PhD in Law pela Maastricht University (Holanda) e Doutora com distinção em Direitos e Garantias Fundamentais pela Faculdade de Direito de Vitória - FDV (capes 5), com bolsa da CAPES do Programa Doutorado Sanduíche no Exterior (PDSE). Pesquisadora Visitante na Universidade ONU Flores (Alemanha). Research fellow no Global Governance Centre do Graduate Institute Geneva e assistente em Direito Ambiental na Academia de Direito Europeu ERA. Mestre em Direitos e Garantias Fundamentais pela FDV, bolsista do Fundo de Amparo à Pesquisa do Espírito Santo (FAPES). Especialista em Economia e Meio Ambiente pela Universidade Federal do Paraná - UFPR. Graduada em Direito pela FDV, com semestre acadêmico na Universidade de Coimbra. Graduada em Física pela Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Membro externo do METRO - Institute for Transnational Legal Research (Holanda). Professora Universitária. Advogada inscrita na OAB, seccional ES. Consultora jurídica em desenvolvimento sustentável e direito ambiental.
E-mail: luisacs@gmail.com

**** Doutor em Direito do Estado (PUC/SP), mestre em Direitos e Garantias Fundamentais (FDV), mestre em Física Quântica (UFES), especialista em Justiça Constitucional e Tutela Jurisdicional de Direitos (Università degli Studi di Pisa), especialista em Economia e Direito do Consumo (Universidad de Castilla-La Mancha), bacharel em Direito (UFES) e bacharel em Física (UFES). Realizou pós-doutorado no Centro de Direitos Humanos da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra. É Professor do Curso de Direito da Faculdade de Direito de Vitória - FDV, Professor permanente do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu - Mestrado e Doutorado - em Direitos e Garantias Fundamentais da FDV (conceito CAPES 5), e um dos líderes do Grupo de Pesquisa Estado, Democracia Constitucional e Direitos Fundamentais deste PPGD. Também é Professor colaborador do Programa de Pós-Graduação em Gestão Pública - Mestrado Profissional - da Universidade Federal do Espírito Santo - UFES (conceito CAPES 3). É membro da Associação Internacional de Direito Constitucional (IACL), da Associação Mundial de Justiça Constitucional (AMJC) e da Rede Campus Mare Nostrum de Especialistas em Direito Público e Constitucional. Procurador Federal. Tem experiência na área de Direito Público, com ênfase em Direitos Fundamentais, Direito Constitucional e Direito Administrativo.
E-mail: adrianopedra@fdv.br

O dever humano de promoção da saúde: a aviação comercial internacional em períodos de calamidade sanitária e do retorno à normalidade*

The human duty of promoting health: the international commercial civil aviation in pandemic times and normality

Thiago de Oliveira Frizera**

Luisa Cortat Simonetti Gonçalves***

Adriano Sant’Ana Pedra****

Resumo

A pandemia do coronavírus (Sars-CoV-2) impactou diversos aspectos da vida humana e, de forma especial, o setor da aviação civil internacional. Destarte, a presente pesquisa investiga: a existência e a extensão de um dever humano de promoção da saúde atribuíveis às operadoras aéreas em voos comerciais internacionais de passageiros, no tocante à prevenção e contenção de doenças transmissíveis, em períodos de pandemia e retorno à normalidade. Para tanto, guiado por uma abordagem dedutiva e à luz da Teoria Internacional dos Deveres Humanos, o artigo analisou: normativas do Direito Internacional Público acerca da aviação, saúde e sanitário; bem como julgados de diferentes tribunais acerca do tema. Assim, mediante o entendimento acerca do termo acidente, encontrou-se a possibilidade de atribuição de tal dever humano às companhias aéreas, cuja extensão deve abranger o voo, o embarque e desembarque de passageiros. Complementarmente, fez-se uma breve análise da onerosidade de tal dever, buscando apresentar alternativas para seu custeamento em sociedade, entretanto, dada a sua pertinência, tal tópico deve ser analisado de forma mais profunda em pesquisas futuras. Assim, este artigo contribui no sentido de, no âmbito da aviação civil internacional, instaurar caminhos voltados à resolução de crises sanitárias de magnitude inusitada, na perspectiva dos deveres humanos.

Palavras-chave: Aviação civil internacional; Covid-19; Calamidade sanitária; Direito internacional; Deveres humanos.

Abstract

The coronavirus pandemic (Sars-CoV-2) has impacted many aspects of human life and specially the international civil aviation sector. Thus, this research investigates: the existence and extent of a human duty attributed to airline operators to promote health in international commercial passenger flights, regarding the prevention and containment of communicable dise-

ases, in periods of pandemic and return to normality. Therefore, guided by a deductive approach and in the light of the International Theory of Human Duties, the article analyzed: norms of Public International Law about aviation, health and sanitation; as well as judgments from different courts on the subject. Thus, by interpreting the term *accident*, the possibility of assigning such human duty to airlines was found, whose extension should cover the flight, boarding and disembarking of passengers. In addition, there was a brief analysis of the costs of such a duty, seeking to present alternatives for its costing in society, however, given its relevance, this topic should be analyzed in greater depth in future research. Thus, this article contributes towards, within the scope of international civil aviation, establishing paths aimed at resolving sanitary crises of an unusual magnitude, from the perspective of human duties.

Keywords: International civil aviation; Covid-19; Pandemic; Human duties; International law.

1 Introdução

A pandemia do COVID-19, impulsionada pelo novel Sars-CoV-2 — *coronavírus* — é um acontecimento que marca um ponto chave na história internacional, demonstrando a antítese entre a vanglória humana — e suas várias conquistas intelectuais e tecnológicas — e o poderio nocivo de seres tão pequenos e invisíveis ao olho nu, conforme pontua o texto bíblico encontrado no livro de Lucas 21:11 “haverá grandes terremotos, epidemias e fome em vários lugares, coisas espantosas e também grandes sinais do céu”¹.

Passados meses desde a declaração de que a então epidemia do *coronavírus* houvera se tornado uma pandemia², verifica-se uma marca de milhões de óbitos³ e

impactos imensuráveis na economia de muitos Estados ao redor do globo, o que demonstra parte da dimensão da situação. Com isso, considerando-se a crença de que o fluxo internacional de passageiros no setor aeroviário tenha direta influência no avanço do vírus mundo afora⁴, a humanidade passa a presenciar os ônus — por trás dos bônus, é claro — da *Era do Jato*, marcada por um mundo cada vez mais interconectado e veloz, que cada dia elimina as fronteiras e fusos entre as localidades.

Nessa toada, registraram-se impactos econômicos absurdos na aviação comercial que alcançaram — e continuam a subir — o montante de centenas de bilhões de dólares de prejuízos, em relação ao ano de 2019, causados pela queda da demanda do setor aéreo, custos com a estocagem de aeronaves, o medo, por parte dos passageiros, tomada de medidas e protocolos de segurança, dentre outros motivos⁵.

Em meio a tal situação, é notória a necessidade de que os Estados e Corporações tomem medidas efetivas para prevenir e conter o avanço da pandemia do novel *coronavírus*, quer sejam normativas e/ou concretas, no âmbito doméstico. Além disso, sabe-se também que a Comunidade Internacional possui relevantíssima função no combate a tal crise sanitária, de forma a alcançar espaços inalcançáveis pelas soberanias nacionais, bem como de definir padrões mínimos para as operações e relações que perpassam fronteiras, como é o caso dos voos internacionais.

Desse modo, o estudo acerca das normativas internacionais concernentes à aviação civil torna-se ponto chave para verificar meios de contenção à pandemia do novel *coronavírus*, bem como de eventuais crises sanitárias vindouras, de semelhante envergadura. Apesar disso, muitas vezes, há dificuldades no reconhecimento e efetiva imposição de deveres e prestações na seara internacional, sobretudo quando (i) abordam-se os entes pri-

¹ BÍBLIA. *Bíblia de estudo da reforma*. Tradução de João Ferreira de Almeida. ed.rev. e atualizada. Barueri: Sociedade Bíblia do Brasil, 2017. p. 1734.

² WORLD HEALTH ORGANIZATION. *WHO Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19 - 11 March 2020*. 2020. Disponível em: <https://www.who.int/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>. Acesso em: 17 maio 2020.

³ JOHN HOPKINS UNIVERSITY (JHU). John Hopkins University & Medicine Corona Virus Research Center. *COVID-19 Dashboard by the Center for Systems Science and Engineering (CSSE) at Johns Hopkins University (JHU)*. 2020. Disponível em: <https://coronavirus.jhu.edu/map.html>. Acesso em: 22 nov. 2020.

⁴ Vide: PANA, Tiberiu A.; BHATTACHARYA, Sohinee; GAMBLE, David T.; PASDAR, Zahra; SZLACHEKTA, Weronika A.; PERDOMO-LAMPIGNANO, Jesus A.; MCLERNON, David J.; MYNT, Phyo K. Number of International Arrivals Predicts Severity of the first Global Wave of the COVID-19 Pandemic. *Medrxiv*. 2020. Disponível em: <https://www.medrxiv.org/content/medrxiv/early/2020/05/16/2020.05.13.20100677.full.pdf>. Acesso em: 22 ago. 2020.

⁵ ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL (OACI). Air Transport Bureau. *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on civil aviation: economic impact analysis*. 2020. 178 slides. Disponível em: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf. Acesso em: 22 nov. 2020.

vados — nesse caso, as companhias aéreas — e; (ii) em situações inusitadas, como a pandemia da COVID-19.

Diante disso, a presente pesquisa, por meio do método dedutivo, se presta, à luz da Teoria Internacional dos Deveres Humanos, a responder o seguinte questionamento: existe um dever humano, atribuível às operadoras aéreas em voos comerciais internacionais de passageiros, de promover a saúde em períodos de calamidade sanitária e de retorno à normalidade? Bem como, qual a sua extensão?

Portanto, o artigo vislumbra a investigação de possíveis deveres humanos — no âmbito internacional — atribuíveis às transportadoras aéreas da aviação comercial, de promover a saúde no embarque, voo e desembarque internacional de passageiros, bem como de sua extensão, mediante a análise dos principais tratados, documentos internacionais e Jurisprudência que versam acerca do tema. Lembrando sempre que tais deveres pautam-se em uma lógica de prestações proporcionais, não necessariamente incumbidas de sanções, sob a égide da *solidariedade*⁶.

Para além disso, diz-se que muito se teme acerca das incertezas relacionadas ao período de normalidade *pós pandêmica*, considerando-se as indefinições acerca do reaquecimento da economia, oferta de empregos etc. Questiona-se, inclusive, se o termo *o novo normal*, alcinchado no *subprime*, em 2008, seria adequado para caracterizar o momento posterior a essa calamidade global, considerando-se um atual momento de crise que foi antecedido por um período econômico crescente. Nessa linha, haverá o mercado — sobretudo o aéreo comercial — de se readaptar perante as dificuldades de uma economia morna e tímida.

Nessa senda, de forma complementar, a pesquisa se propõe a realizar uma imersão do tema no tocante à onerosidade que a promoção de tais direitos pode gerar em um mundo — e mercado — economicamente já fragilizado por conta do vírus, buscando identificar possibilidades de custeamento de tais deveres em uma lógica social pautada na ordem democrática e na solidariedade.

Isto posto, sumariza-se que este artigo, para alcançar os objetivos estabelecidos será organizado em três capí-

tulos: (i) no primeiro, serão analisados os principais tratados internacionais que versam sobre a aviação civil, bem como julgados que se debruçam sobre suas definições terminológicas, visando identificar e compreender a abordagem do Direito Internacional a respeito da promoção à saúde na lógica da aviação civil; (ii) no segundo, o artigo traz uma abordagem teórica acerca dos deveres humanos, de forma a então submeter os entendimentos obtidos no primeiro capítulo ao crivo da Teoria dos Deveres Humanos, verificando a relação de nexo entre a teoria e o dever de promoção à saúde, sua extensão e atribuição a entes privados (neste caso, as transportadoras aéreas); (iii) no terceiro capítulo, partindo dos resultados obtidos nos tópicos anteriores, o trabalho estabelece os primeiros passos aos estudos acerca dos custos relacionados ao dever fundamental estudado, e de como sua onerosidade pode ser partilhada na lógica de um ambiente democrático.

2 Análise de normativas internacionais

As companhias aéreas, durante o período pandêmico, por determinação de agências reguladoras nacionais (de aviação e sanitárias), têm seguido procedimentos especiais para suas operações. Tais medidas iniciam-se desde novas formas de embarque, inutilização dos assentos do meio, aumento na frequência de esterilização da cabine, distribuição de serviço de bordo, dentre outras.

Além do mais, quando o assunto é a aviação internacional, além das regulações nacionais, consideram-se, também, aqueles referentes ao local de destino e aos de eventuais conexões realizadas. Apesar disso, deixa-se claro, inicialmente, que este artigo não se presta a estudar a responsabilidade civil ou criminal e — inclusive os eventuais deveres — concernentes a fontes normativas locais, por mais que, conforme resta dito, impactem no tráfego internacional, visto que não são genuinamente internacionais, mas sim, fruto da jurisdição extraterritorial, que se relaciona com a “[...] a capacidade legal

⁶ GONÇALVES, Luísa Cortat Simonetti; PEDRA, Adriano Sant’Ana. *Direito internacional dos deveres humanos: reflexões para uma teoria internacional envolvendo autores privados*. 2019. p. 18. Disponibilizado pelos autores.

de um Estado para exercer autoridade sobre agentes e atividades além de seus limites”⁷ 8 .

Delimitado isso, deve-se citar o escopo de documentos que serão analisados por esta pesquisa. Nem todas as normativas que versam acerca de saúde, coronavírus (SARS-CoV-2) e/ou aviação internacional de passageiros, serão analisadas, considerando-se a inviabilidade de tratar de todos os documentos editados e reeditados com frequência devido ao decorrer da pandemia da Covid-19. Até porque muitos deles apenas abordam protocolos sanitários relativos a outros setores, ou mesmo, tratam da aviação civil sem abordar as questões relativas à saúde. tocam, apenas, de forma indireta no assunto tratado neste artigo.

Dessa forma, serão objeto de estudo: a Convenção Internacional da Aviação Civil (1944) — ou, Convenção de Chicago —, a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional (1999) — Convenção de Montreal —, e, por fim, algumas resoluções e documentos exarados ao tempo da pandemia provenientes de órgãos tais como a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a Organização Mundial da Saúde (OMS) e, Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA).

A Convenção de Chicago instaurou a regulamentação sobre a aviação civil internacional, inclusive, por seus termos, fundando a OACI. Dentre seus dispositivos, tem-se o artigo de número 14, que trata, especificamente, a respeito das “Medidas contra disseminação de doenças”. Com isso, a Convenção delega aos Membros Contratantes, isto é, àqueles Estados Nacionais signatários do Tratado em questão, a tomada de medidas eficazes para a contenção de enfermidades tratadas como contagiosas, como:

cada um dos Estados concorda em tomar medidas eficazes para impedir que, por meio da navegação aérea, se propaguem a cólera, tifo (epidêmico), a varíola, a febre amarela, peste bubônica qualquer outra enfermidade contagiosa que os Estados contratantes, oportunamente designem; para esse fim,

⁷ VOIGT, Christina. Up in the Air: Aviation, the EU Emissions Trading Scheme and the Question of Jurisdiction. *Cambridge Yearbook of European Legal Studies*. Cambridge, v. 14, 27 out. 2017. p. 496. Disponível em: <https://www.cambridge.org/core/journals/cambridge-yearbook-of-european-legal-studies/article/abs/up-in-the-air-aviation-the-eu-emissions-trading-scheme-and-the-question-of-jurisdiction/2B6672C2BC7BC09392B42C7FF22AA9A2>. Acesso em: 10 jan. 2021.

⁸ Do original “[...] the legal ability of states to exercise authority over actors and activities beyond its boundaries.”

os Estados contratantes farão consultas frequentes às organizações que tratam de regulamentos internacionais relativos a medidas sanitárias aplicáveis às aeronaves. Estas consultas não deverão prejudicar a aplicação de qualquer Convenção internacional existente sobre esta matéria de que façam parte os Estados contratantes.⁹

Ademais, conforme pode-se depreender da leitura do artigo, *supra*, para além do rol exemplificativo de doenças, permite-se a aplicação das disposições de tal dispositivo a qualquer outra doença contagiosa. Além disso, menciona-se a necessidade de verificação constante das normativas e regulamentos internacionais em vigência — ao tempo da promulgação da Convenção e/ou vindouros —, acerca da saúde por parte dos Estados Contratantes, reforçando uma tentativa de minimizar os impactos do fluxo de pessoas que podem agir como vetores de doenças transmissíveis de forma acelerada pela veloz aviação. Inclusive porque restou comprovado que o número de pousos internacionais implica, diretamente, o número de mortes por *coronavírus*¹⁰.

Por sua vez, a Convenção de Montreal de 1999 tem como objetivo a responsabilização das companhias aéreas por eventuais danos gerados ao passageiro, e/ou carga a bordo da aeronave nos termos de seus artigos, e, no tocante a isso, em seu artigo 17(1) tratou acerca da responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de morte ou dano ao passageiro em decorrência de *acidente*:

1. O transportador é responsável pelo dano causado em caso de morte ou de lesão corporal de um passageiro, desde que o **acidente** que causou a morte ou a lesão haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante quaisquer operações de embarque ou desembarque.¹¹

Destarte, deve-se buscar entender o que a Convenção quis demonstrar com o termo acidente. Para auxiliar

⁹ ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI). *Convenção Internacional da Aviação Civil*. 1944. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm. Acesso em: 20 out. 2020.

¹⁰ PANA, Tiberiu A.; BHATTACHARYA, Sohinee; GAMBLE, David T; PASDAR, Zahra; SZLACHEKTA, Weronika A.; PERDOMO-LAMPIGNANO, Jesus A.; MCLERNON, David J.; MYNT, Phyo K. Number of International Arrivals Predicts Severity of the first Global Wave of the COVID-19 Pandemic. *Medrxiv*. 2020. Disponível em: <https://www.medrxiv.org/content/medrxiv/early/2020/05/16/2020.05.13.20100677.full.pdf>. Acesso em: 22 ago. 2020.

¹¹ ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL. *Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional*. 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm. Acesso em: 20 out. 2020.

esse processo, traz-se à luz a Convenção de Varsóvia de 1929 — por alguns considerada revogada¹² —, que trouxe dispositivo semelhante ao tratar do tema. Considera-se revogada a Convenção até porque de acordo com o preâmbulo e artigo 55 da novel Convenção de Montreal:

RECONHECENDO a importante contribuição da Convenção Para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929, doravante denominada “Convenção de Varsóvia”, e de outros instrumentos conexos, para a harmonização do direito aeronáutico internacional privado;

RECONHECENDO a necessidade de modernizar e refundir a Convenção de Varsóvia e os instrumentos conexos;

CONVENCIDOS de que a ação coletiva dos Estados para uma maior harmonização e codificação de certas regras que regulam o transporte aéreo internacional, mediante uma nova Convenção, é o meio mais apropriado para lograr um equilíbrio de interesses eqüitativo;

Artigo 55 – Relação com Outros Instrumentos da Convenção de Varsóvia

A presente Convenção prevalecerá sobre toda regra que se aplique ao transporte aéreo internacional:

1. entre os Estados Partes na presente Convenção devido a que esses Estados são comumente Partes; (a) da Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, assinada em Varsóvia, em 12 de outubro de 1929 – (doravante denominada Convenção de Varsóvia); [...] 2. dentro do território de qualquer Estado Parte na presente Convenção devido a que esse Estado é Parte em um ou mais dos instrumentos mencionados nas letras a) a e) anteriores¹³.

Assim, mediante a leitura dos dispositivos citados, não é difícil entender a intenção de modernização das normas referentes às regras relativas ao transporte aéreo internacional e, da consequente derrogação da antiga Convenção, por assim dizer¹⁴. Apesar disso, tem-se

que o artigo 12 do acordo assinado em Varsóvia, cuja redação assemelha-se em muito ao artigo 17(1) da atual Convenção, diz:

o transportador é responsável pelo prejuízo superveniente em caso de morte, ferimento ou qualquer outra lesão corporal sofrida por um viajante quando o acidente que causou o prejuízo se produziu a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque ou desembarque.¹⁵

Analizados detidamente os dois dispositivos, é possível perceber que quase não há diferença entre a redação dos artigos das duas convenções. Logo, entende-se que o legislador internacional provavelmente buscou o mesmo sentido ao artigo, bem como a seus termos. Nessa toada, parafraseando os dispositivos, temos que o transportador aéreo é responsável por dano físico ou morte decorrente de acidente durante os processos de embarque, desembarque e voo. Dessa maneira, para verificar a adequação deste dispositivo legal ao nosso escopo temático — até porque nem todos os Estados que eram parte da Convenção de Varsóvia ratificaram a novel Convenção de 1999 —, deve-se buscar entender o sentido empregado na palavra acidente.

Adianta-se que a Jurisprudência das Cortes ao redor do mundo diverge de entendimento quanto ao termo em debate. Primeiramente, entende-se que, em conformidade com o julgado *Saks v Air France* da Suprema Corte Americana, o termo acidente pode ser caracterizado como “um evento inesperado ou atípico ou, um acontecimento que seja externo ao passageiro”. Nesse mesmo sentido, no Julgamento *Dias v. Transbrasil* a Corte Distrital do Distrito Sul de Nova Iorque considerou que a contração de pneumonia causada pelo mal funcionamento do sistema de circulação de ar na aeronave está no escopo da definição obtida no caso *Saks*¹⁶.

Apesar disso, a respeito do entendimento da Corte Distrital do Distrito do Sul de Nova Iorque no caso *Chutter v. KLM Royal Dutch Airlines*¹⁷, no âmbito da

¹² Vide SARAIVA, Bruno Rabelo Coutinho. Cabe à Convenção de Montreal regular transporte aéreo internacional. *Revista Consultor Jurídico*, 28 jul. 2019. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2019-jul-28/bruno-rabelo-cabe-convencao-montreal-regular-voe-internacional>. Acesso em: 18 out. 2020.

¹³ ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL. *Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional*. 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm. Acesso em: 20 out. 2020.

¹⁴ SARAIVA, Bruno Rabelo Coutinho. Cabe à Convenção de Montreal regular transporte aéreo internacional. *Revista Consultor Jurídico*, 28 jul. 2019. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2019-jul-28/bruno-rabelo-cabe-convencao-montreal-regular-voe-inter>

nacional. Acesso em: 18 out. 2020

¹⁵ ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL. *Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional*. 1929. Disponível em: http://www.apoe.pt/fotos/editor2/convencao_devarsovia.pdf. Acesso em: 20 out. 2020.

¹⁶ NABOUSH, Eman; ALNIMER, Raed. Air carrier's liability for the safety of passengers during COVID-19 pandemic. *Jornal os Air Transport Management*. v. 89, 2020. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720304804>. Acesso em: 10 out. 2020.

¹⁷ ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA (EUA). U.S. District Court for the Southern District of New York. *Chutter v. KLM Royal*

Convenção de Varsóvia, o acidente não pode ser causado ou substancialmente influenciado pela negligência daquele que sofre o dano. Além disso, a Suprema Corte americana, no julgamento *Olympic Airways v. Husain*, entendeu que a omissão do transportador, também pode caracterizar o acidente, mesmo em tais situações em que resta demonstrada a atribuição de parcela da culpa ao passageiro.

Dessa maneira, verifica-se que a jurisprudência estadunidense sugere interpretação mais branda, que permite que o acidente não tenha direta relação com problemas estritamente concernentes à aviação em si, tal como no caso *GN v. ZU* julgado pelo Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE)¹⁸. Entende-se, porém, que nem todo o ocorrido durante o período de voo, embarque ou desembarque de uma aeronave, que gere danos, enseje um acidente nos termos das Convenções supracitadas, como definiu a Corte de Apelação da Inglaterra e Gales no caso *Barclay v. British Airways Plc*¹⁹, em um entendimento bem mais restrito que aqueles da América.

Visto isso, acredita-se ser possível que, dentro do escopo abarcado pelo termo acidente, possa ser entendida a contração do vírus Sars-CoV-2, desde que dentro do escopo abarcado pelo caso *Dias v. Transbrasil*, o caso *Saks v. Air France*, e, inclusive, daquele Julgado pelo Tribunal de Justiça da União Europeia, *GN v. ZU*. Porém, é importante ressaltar que, como julgado no caso *Chutter v. KLM Royal Dutch Airlines*, não se inserem no escopo temático todas as eventuais omissões e negligências decorrentes da própria vítima e, como no caso *Barclay v. British Airways Plc.*, nem todos os acontecimentos, sobretudo aquele que não se ligam de forma direta à operação. Destarte, nesse caso, para fins deste artigo, considera-se acidente aquela infecção de passageiro por COVID-19, quando imprevisível e atípica, causada pela ação, omissão ou negligência do transportador aéreo durante os processos de embarque, voo e desembarque.

Dutch Airlines. 1955. Disponível em: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/132/611/1454904/>. Acesso em: 22 out. 2020.

¹⁸ UNIÃO EUROPEIA. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA (TJUE). QUARTA CÂMARA. *GN v. ZU*. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:62018CJ0532&from=EN>. Acesso em 21 nov. 2020.

¹⁹ REINO UNIDO. ENGLAND AND WALES COURT OF APPEAL (Civil Division). *Barclay v. British Airways PLC*. 2008. Disponível em: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5b46f1ed2c94e0775e7ec38a>. Acesso em: 15 out. 2020.

Isto posto, verifica-se, também, uma miscelânea de resoluções e documentos emanados por diversos órgãos, tais como a OACI, a IATA e a OMS que visam regular a operação de aeronaves, no que tange a questões sanitárias em geral e, também, em tempos de calamidade — como algumas específicas para o momento atual da pandemia do COVID-19, — o sanitarismo no âmbito internacional.

3 Os deveres humanos e o período de calamidade sanitária

Considerando-se os documentos internacionais e as considerações apresentadas no capítulo anterior, verifica-se a referência, ao menos indireta, ao combate às doenças transmissíveis. Dessa forma, analisa-se, então, neste artigo, a presença de um dever fundamental de promoção da saúde no âmbito da aviação civil comercial em tempos de crise pandêmica.

Destarte, analisa-se o conceito de dever fundamental o qual será estudado, este formulado pelo Grupo de Pesquisa “Estado, Democracia Constitucional e Deveres Fundamentais” do PPGD/FDV, o qual aduz:

uma categoria jurídico-constitucional, fundada na solidariedade, que impõe condutas proporcionais àqueles submetidos a uma determinada ordem democrática, passíveis ou não de sanção, com a finalidade de promoção de direitos fundamentais²⁰.

Dessa forma, verifica-se que o *dever fundamental* tem o papel de um *contrapeso*, ou do *outro lado da moeda*, para efetivação de direitos fundamentais, pautando-se na solidariedade — aspecto que será detalhadamente tratado mais à frente —, porém, ao mesmo tempo, há de se sopesar a onerosidade da prestação de tais deveres, até porque, afinal, são aplicados sob a égide de uma ordem democrática e, assim, não devem exigir um sacrifício exorbitante dos prestadores, com a onerosidade das prestações²¹.

²⁰ GONÇALVES, Luísa Cortat Simonetti; FABRIZ, Daury Cezar. Dever Fundamental: A Construção de um Conceito. In: MARCO, Críthian Magnus De; PEZZELLA, Maria Cristina Cereser; STEINMETZ, Wilson (Org.). *Série direitos fundamentais civis: teoria geral e mecanismos de efetividade no Brasil e na Espanha*. Santa Catarina. Unoesc. 2013. t. 1. p. 92. Disponível em: https://www.academia.edu/36402794/GON%C3%87ALVES_LCS_FABRIZ_DC_De-ver_fundamental_-_a_constru%C3%A7%C3%A3o_de_um_conceito.pdf. Acesso em: 18 maio 2019.

²¹ PEDRA, Adriano Sant’Ana. A importância dos Deveres Hu-

Ademais, ao tratar do tema na lógica internacional, faz-se necessário redefinir o conceito dos deveres fundamentais, para adequá-lo à tal esfera, que possui características especiais, senão aquelas guiadas pelo chamado Direito Interno — ou doméstico — dos Estados. Primeiramente, tendo em vista a tendência de, na esfera jurídica internacional, seguirem-se os ditames do Direito Internacional dos Direitos Humanos e, também porque, em tal seara, os entes não estão vinculados a uma ordem constitucional²², mas sim àquelas fontes dispostas no artigo 38 da Corte Internacional de Justiça (CIJ)²³, a se dizer as (I) convenções internacionais, (II) costumes internacionais, (III) princípios gerais do Direito, (IV) doutrina e, por fim, (V) *ex aequo bono*.

Nessa linha, urge-se a definição de uma Teoria dos Deveres Humanos²⁴, para além daquela destinada aos direitos humanos e aos deveres fundamentais. Com tal aproximação conceitual e, resguardadas as características peculiares do Direito Internacional, com base no supracitado, Gonçalves e Pedra definiram os *deveres humanos* como:

a categoria normativa internacional fundada na solidariedade, que impõe condutas proporcionais àqueles submetidos à ordem democrática internacional, passíveis ou não de sanção, com a finalidade de promoção de direitos fundamentais.²⁵

Adentrando as especificidades da aviação e de um possível dever de promoção à saúde internacional, e mediante a análise dos documentos internacionais utilizados no âmbito desta pesquisa, verificam-se normativas internacionais amplamente difundidas e reconhe-

cidas pelos Estados Nacionais. A título de exemplo, os Estados contratantes da OACI^{26 27}, em que, dentre eles, os 193 são os signatários da Convenção de Chicago de 1944²⁸, e 137 os signatários da Convenção de Montreal de 1999.

Iniciando a elucubração de um possível nexo causal entre os conceitos, as normativas e o assunto abordado, primeiramente, entende-se que um *dever humano de promoção à saúde* é a outra face da moeda que abriga o *direito humano à saúde no campo internacional*. Conforme trataremos no próximo capítulo, em tempos de normalidade, tal dever, é referente a medidas de prevenção e, em tempos pandêmicos, essencialmente de contenção da transmissão de doenças virais.

Além disso, os *deveres humanos*, tais como aqueles *fundamentais*, são pautados na *solidariedade*. Nesse caso, nem em situações de normalidade poder-se-ia pensar em um dever de exclusividade do Estado relacionado à imposição de medidas sanitárias e outras formas de promoção à saúde²⁹, inclusive porque, apesar de as transportadoras aéreas internacionais estarem vinculadas a uma ordem jurídica nacional, e suas aeronaves detentoras de uma *bandeira*³⁰, não há viabilidade da alocação de, por exemplo, um *fiscal* a cada voo de aviação civil comercial internacional para fazer valer as normativas internacionais. Pelo contrário e, principalmente em tempos de calamidade, as pessoas — *físicas e jurídicas* — devem assumir deveres, de forma a exercer uma responsabilidade comunitária:

em tempos de pandemia, os deveres humanos devem ser vistos sob uma perspectiva excepcional, haja vista que o contexto de calamidade sanitária interfere na onerosidade do dever. Não obstante, de

manos na Efeativação de Direitos. In. ALEXY, Robert; BAEZ, Narciso Leandro Xavier; SANDKÜRGER, Hans Jörg; HAHN, Paulo (Org.). *Níveis de efetivação dos direitos fundamentais civis e sociais: um diálogo Brasil e Alemanha*. Joaçaba: Unoesc, 2013, p. 296.

²² Vide, ADEODATO, João Maurício. As fontes primárias do direito: o debate europeu cerca de 1850 a 1950. *Revista de Direitos e Garantias Fundamentais*, Vitória, n. 2, p. 99-127, jan./dez. 2007.

²³ GONÇALVES, Luísa Cortat Simonetti; PEDRA, Adriano Sant'Ana. *Direito internacional dos deveres humanos: reflexões para uma teoria internacional envolvendo autores privados*. 2019. p. 18. Disponibilizado pelos autores.

²⁴ Vide, GONÇALVES, Luísa Cortat Simonetti; PEDRA, Adriano Sant'Ana. Deveres internacionais e obrigações socioambientais para empresas multi e transnacionais. *Revista de Direito Internacional*, v. 17, n. 3 164, dez. 2016. p. 522-523 Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/6965/pdf>. Acesso em: 11 jul. 2021.

²⁵ GONÇALVES, Luísa Cortat Simonetti; PEDRA, Adriano Sant'Ana. *Direito internacional dos deveres humanos: reflexões para uma teoria internacional envolvendo autores privados*. 2019. p. 18. Disponibilizado pelos autores.

²⁶ ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL. *Member States*. 2019. Disponível em: <https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.English.pdf>. Acesso em: 01 out. 2020.

²⁷ Até o dia 01/10/2020.

²⁸ ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL. *Convention on International Civil Aviation signed At Chicago On 7 December 1944*. 2019. Disponível em: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_EN.pdf. Acesso em: 30 jan. 2021.

²⁹ PEDRA, Adriano Sant'Ana. Deveres Humanos em Situações de Calamidade Sanitária. In. BAHIA, Saulo José Caseli; MARTINS, Carlos Eduardo Behrmann Rátis; PAMPLONA FILHO, Rodolfo (Org.). *Direitos e deveres em tempos de coronavirus: Terceiro Volume*. São Paulo: IASP, 2020. p. 44.

³⁰ ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI). *Convenção Internacional da Aviação Civil*. 1944. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm. Acesso em: 20 out. 2020.

qualquer forma, o Estado não pode agigantar-se e tolher a liberdade do indivíduo, da mesma forma como aquele não pode deixar de exigir a responsabilidade deste³¹.

Nesse sentido, antes de prosseguir em tal análise acerca da atribuição de tais deveres humanos, faz-se necessário verificar a possibilidade de sujeição dos agentes privados na seara internacional, sobretudo nas normativas pesquisadas.

Assim, abrem-se parênteses para discutir algumas diferenças que concernem os dois tratados, quanto à sujeição *direta* ou *indireta* dos entes privados no Direito Internacional Público. Primeiramente, ao analisar a Convenção de Chicago de 1944, percebe-se quase sempre uma menção aos *membros contratantes*, isto é, os Estados que assinaram, não sujeitando diretamente os entes privados.

De forma diametralmente oposta, a Convenção de Montreal, em seu texto, demonstra menção direta aos entes privados — *transportadores aéreos* — como sendo detentores de direitos e, principalmente, sujeitos ao cumprimento de deveres, o que em outras palavras demonstra a sujeição — *ativa e passiva* — dos entes privados ao Direito Internacional, em uma perspectiva mais moderna³².

Nesse diapasão, verifica-se que, de forma direta ou indireta, nos dois casos, há a vinculação dos entes privados ao Direito Internacional. Nessa senda, a Teoria Internacional dos Deveres Humanos entende como viável a atribuição de deveres humanos relacionados ao campo internacional às corporações, por via *direta* ou *indireta*, conforme dissertam Gonçalves e Pedra: “possibilidade de inserção de deveres que se dirijam, direta ou indiretamente, às corporações.”³³, além das tradicionais relações entre Estados³⁴.

³¹ PEDRA, Adriano Sant’Ana. Deveres Humanos em Situações de Calamidade Sanitária. In. BAHIA, Saulo José Caseli; MARTINS, Carlos Eduardo Behrmann Rátis; PAMPLONA FILHO, Rodolfo (Org.). *Direitos e deveres em tempos de coronavírus*. Terceiro Volume. São Paulo: Editora IASP, 2020. p. 44.

³² MAZZUOLI, Valério de Oliveira. Curso de direito internacional público. 11. ed. rev. atual. ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2019. p. 610-611.

³³ GONÇALVES, Luísa Cortat Simonetti; PEDRA, Adriano Sant’Ana. *Direito internacional dos deveres humanos*: reflexões para uma teoria internacional envolvendo autores privados. 2019. p. 18. Disponibilizado pelos autores.

³⁴ *Nesse mesmo sentido*, FACHIN, Melina Girardi. Empresas e direitos humanos: compartilhando valor e responsabilidades. *Revista de Direito Internacional*, Brasília, v. 17, p. 324-339, n. 1, abr. 2020.

Nesse sentido, em breve síntese, “por tratado internacional entende-se o ato jurídico por meio do qual se manifesta o acordo de vontades [...] *estipulando direitos e obrigações, entre sujeitos de direito internacional*”³⁵. Assim, entende-se que os tratados são manifestações de vontade internacionais, em que as partes signatárias abrem mão de certas liberdades em prol de uma ordem internacional desejável, seja ela entre dois ou mais entes internacionais. Como já mencionado, os dois tratados — *convenções* — citados contemplam grande parte — ou a totalidade — daqueles Estados reconhecidos pela Organização das Nações Unidas, o que por si só demonstra um ambiente democrático, aflorado pela manifestação voluntária de cada ente em tornar-se contratante dos documentos supracitados.

Dessa forma, verifica-se um dever atrelado aos Estados signatários e transportadores aéreos da aviação civil de passageiros internacional em promover a saúde em tempos de pandemia e de normalidade. Apesar disso, lança-se, também, neste artigo, a possibilidade de imposição de tais deveres a Estados senão aqueles que ratificaram a normativa internacional. Admite-se essa linha de pensamento, pois nem sempre a não ratificação implica, diretamente, uma não aceitação da normativa³⁶, mas, talvez, no raciocínio de Antônio Augusto Cançado Trindade, por exemplo, a mora legislativa ou motivo diverso à rejeição.

Nesse raciocínio, verifica-se que, pelo menos ao tratar da Convenção de Chicago de 1944, fala-se em um tratado *codificador*, o qual rege e dita as regras do tráfego aéreo civil internacional. Assim, apesar da assinatura ou não de um tratado, verifica-se a formação de um *costume internacional*³⁷ relativo à forma de se comportar em espaço aéreo internacional, o que será inevitavelmente seguido por aqueles não signatários. Assim, e como os *costumes internacionais* são também fonte reconhecida do Direito Internacional — conforme preceitua o art. 38 do Estatuto da CIJ —, estão eles abarcados pela Teoria

Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/6161/pdf>. Acesso em: 11 jul. 2021.

³⁵ ACCIOLY, Hidelbrando; SILVA, G. E. do Nascimento e; CASELLA, Paulo Borba. *Manual de Direito Internacional Público*. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 155.

³⁶ TRINDADE, Antônio Augusto Cançado. *Princípios do direito internacional contemporâneo*. 2 ed. rev. atual. Brasília: FUNAG, 2017. p. 85-86.

³⁷ TRINDADE, Antônio Augusto Cançado. *Princípios do direito internacional contemporâneo*. 2 ed. rev. atual. Brasília: FUNAG, 2017. p. 85-86.

Internacional dos Deveres Humanos, gerando deveres e obrigações aos sujeitos do Direito internacional. Nesse sentido, tem-se o excerto de Viglino ao tratar da Convenção de Chicago e seus anexos:

portanto, os 19 anexos da Convenção cobrem os aspectos práticos fundamentais do transporte aéreo. Dificilmente se pode imaginar realizar um voo entre países que usam sistemas de telecomunicações diferentes ou incompatíveis; para isso, habemos o Anexo 10 sobre telecomunicações aeronáuticas. Mal se consegue imaginar ter práticas efetivas de segurança sem regras padrão entre todos os países, especialmente no contexto pós-atacos de 11 de setembro de 2001; para isso, habemos os Anexos 17 e 19 sobre normas e gerenciamento de segurança e proteção contra atos de interferência ilícita. São, sobretudo, questões técnicas. No entanto, são questões fundamentais.³⁸

Isto posto, verifica-se a presença de um dever fundamental de promoção à saúde no âmbito internacional pautado na Convenção de Chicago de 1944, nas Convenções de Varsóvia e, por fim, na Convenção de Montreal de 1999, cuja extensão abrange o voo, embarque e desembarque, além de ser perfeitamente atribuível às companhias aéreas. Mesmo assim, ainda resta a esse trabalho discutir, mesmo que de forma inicial, para posterior desenvolvimento em outro estudo — já que seu objetivo já fora substancialmente satisfeito — a onerosidade de tal dever, tanto em tempos de pandemia quanto de normalidade pós-pandêmica, o que será feito no próximo capítulo.

4 A extensão e a onerosidade dos deveres no período de calamidade sanitária e pós-pandemia

A partir do reconhecimento de um dever fundamental a ser prestado pelas transportadoras aéreas comerciais no âmbito internacional para a promoção da saúde em voos internacionais, cogita-se quem seria o patrocinador para a implementação e promoção do *direito* à

saúde — que surge em contrapartida ao dever verificado —, pois, afinal, “os direitos custam dinheiro”³⁹ 40.

Nessa linha, como foi brevemente aludido no primeiro capítulo deste artigo, devido à pandemia da Covid-19, as companhias aéreas, seja por determinações domésticas ou internacionais — estando estas no escopo desta pesquisa — têm adotado procedimentos para além daqueles tradicionalmente requeridos pelos Organismos Internacionais reguladores da aviação civil e do sanitário internacional, que imbuem as transportadoras demais custos, que se estendem desde o embarque ao desembarque, nos termos do supracitado artigo 17(1) da Convenção de Montreal de 1999.

Sem entrar em minúcias e, ressaltando que a aviação civil é notadamente marcada por sua segurança operacional, diversas normativas internacionais foram editadas visando evitar a transmissão do Sars-CoV-2. Isso porque, mesmo com a eficácia das avançadas tecnologias de renovação de ar nas aeronaves comerciais modernas⁴¹ 42 43 — *High-Efficiency Particulate Air* (HEPA) —, bem como da utilização de máscaras e, desinfecção do

³⁸ VIGLINO, Mickael R. Transporte aéreo e o direito transnacional: da convergência à uniformidade. *Revista de Direito Internacional*. v. 13, n. 3 p. 164, dez. 2016. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/4531/pdf>. Acesso em: 14 jul. 2021.

³⁹ HOLMES, Stephen; SUNSTEIN, Cass R. *O Custo dos Direitos*: por que a Liberdade depende dos impostos. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2019. p. 5.

⁴⁰ Ver também: SOUZA, Oreonnilda de; OLIVEIRA, Lourival José de. O custo dos direitos fundamentais: o direito à saúde em frente às teorias da reserva do possível e do mínimo existencial. *Revista de Direitos e Garantias Fundamentais*, v. 18, n. 2, p. 77-110, fev. 2018. Disponível em: <https://sisbib.emnuvens.com.br/direitosegarantias/article/view/1058/pdf>. Acesso em: 22 nov. 2020.

⁴¹ Vide: EMBRAER. *Healthy Journey by Embraer*. 2020. 13 slides. Disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/a1a361594bb440b1b7ebb632355373d1/embraer-healthy-journey.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2020.

⁴² Vide: FARGEON, Bruno; AIRBUS. *Keep Trust in Air Travel*. Preview of Airbus' latest cabin air studies. Airbus: 2020. 6 slides. Disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/a1a361594bb440b1b7ebb632355373d1/airbus-trust-airtravel.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2020.

⁴³ Vide: FREEMAN, Dan. *Cabin Air Quality Research and Analysis*. Boeing: 2020. 5 slides. Disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/a1a361594bb440b1b7ebb632355373d1/boeing-air-quality-research-analysis.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2020.

interior da aeronave — dentre outras medidas —^{44 45 46}, ainda há divergência científica quanto à probabilidade de transmissão do *coronavírus* no interior de aeronaves durante o voo e em solo⁴⁷.

Inclusive, nesse sentido, verificam-se pesquisas que até relativizam a efetividade de outras medidas, tais como as de inutilização dos *assentos do meio*^{48 49}. Porém, o que se mostra quase unânime até o momento é que, em maior ou menor nível, há uma maior probabilidade de que a transmissão viral se dê durante os períodos de embarque e — principalmente — desembarque da aeronave, enquanto passageiros se levantam desordena-

damente da aeronave e atravessam as pontes que a ligam ao terminal^{50 51}.

Para além disso, verifica-se que, conforme discutido anteriormente, o dever fundamental das companhias aéreas de promover a saúde em voos internacionais de passageiros não se limita ao período de calamidade sanitária — a se dizer à pandemia do *coronavírus* —, mas também aos tempos vindouros de normalidade, em uma perspectiva de prevenção e retenção de transmissão de possíveis doenças transmitidas por vias aéreas. Dessa forma, há, também, normativas dos órgãos internacionais no sentido de justamente traçar medidas não apenas para o presente, mas para o período posterior a este.

Além do mais, constata-se que a persistência em tais medidas — tais como a utilização de máscaras no interior da aeronave e o desinfetar dela — pode, inclusive, fomentar que as pessoas retomem a coragem para voar mais após a pandemia⁵², além de medidas relacionadas ao embarque e desembarque — que, conforme pontuado, são os momentos mais críticos em questão de possibilidade de contaminação —, quer seja no mantimento do sistema de renovação de ar da aeronave ligado enquanto em solo, medidas de distanciamento durante tais procedimentos, seja dentro da aeronave, nas pontes de acesso ao terminal⁵³. Ressalta-se essa questão por-

⁴⁴ FACULTY AND SCIENTISTS AT THE HARVARD T.H. CHAN SCHOOL OF PUBLIC HEALTH. *Aviation Public Health Initiative*. Assessment of Risks of SARS-CoV-2 Transmission during Air Travel and Non-Pharmaceutical Interventions to Reduce Risk. 2020. p. 3. Disponível em: <https://cdn1.sph.harvard.edu/wp-content/uploads/sites/2443/2020/10/Phase-One-Report-Highlights-1.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2020

⁴⁵ Nesse sentido também: INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA). *Restoring Aviation During COVID-19*: Medical evidence for possible strategies as at 6 August 2020 IATA Medical Advisory Group. 2020. Disponível em: <https://www.iata.org/globalassets/iata/programs/covid/covid-medical-evidence-for-strategies.pdf>. Acesso em: 16 nov. 2020.

⁴⁶ No mesmo sentido: Estados Unidos da América (2020, no tocante à desinfecção com aerossóis)

⁴⁷ Nesse sentido: MURPHY, Nicola; BOLAND, Máirín; BAMBURY, Niamh; FITZGERALD Margaret; COMERFORD, Liz; DENVER, Niamh; O'SULLIVAN, Margaret B.; PETTY-SAPHON, Naomi; KIERNAN, Regina; JENSEN, Mette; O'CONNOR, Lois. A large national outbreak of COVID-19 linked to air travel, Ireland, summer 2020. *Euro Surveill*. 2020. Disponível em: <https://www.eurosurveillance.org/docserver/fulltext/eurosurveillance/25/42/eurosurv-25-42-3.pdf?expires=1612012252&id=id&accname=guest&checksum=11D5E826C318EA6E4B8F1A563E7F4D01>. Acesso em: 18 nov. 2020.

⁴⁸ Nesse sentido: INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA). *Restoring Aviation During COVID-19*: Medical evidence for possible strategies as at 6 August 2020 IATA Medical Advisory Group. 2020. p. 27. Disponível em: <https://www.iata.org/globalassets/iata/programs/covid/covid-medical-evidence-for-strategies.pdf>. Acesso em: 16 nov. 2020.

⁴⁹ No mesmo sentido: BARNETT, Arnold. *Covid-19 Risk Among Airline Passengers: Should the Middle Seat Stay Empty?* *MedRxiv*. ago. 2020. Disponível em: <https://www.medrxiv.org/content/medrxiv/early/2020/07/05/2020.07.02.20143826.full.pdf>. Acesso em: 01 out. 2020.

⁵⁰ FACULTY AND SCIENTISTS AT THE HARVARD T.H. CHAN SCHOOL OF PUBLIC HEALTH. *Aviation Public Health Initiative*. Assessment of Risks of SARS-CoV-2 Transmission during Air Travel and Non-Pharmaceutical Interventions to Reduce Risk. 2020. p. 4. Disponível em: <https://cdn1.sph.harvard.edu/wp-content/uploads/sites/2443/2020/10/Phase-One-Report-Highlights-1.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2020

⁵¹ Nesse mesmo sentido (no âmbito da H1N1): SCHWARTZ, Kevin L.; MURTI, Michelle; FINKELSTEIN, Michael; LEIS, Jerome A.; FITZGERALD-HUSEK, Alanna; BOURNS, Laura; MEGHANI, Hamidah; SAUNDERS, Andrea; ALLEN, Vanessa; YAFFE, Barbara. Lack of COVID-19 transmission on an international flight. *Canadian Medical Association Journal (CMAJ)*. V. 192(15). 2020. Disponível em: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7162437/>. Acesso em: 20 nov. 2020.

⁵² LAMB, Tracy; WINTER, Scott R.; RICE, Stephen; RUSKIN, Keith J.; VAUGHN, Austin. Factors that predict passengers willingness to fly during and after the COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*. vol. 89. 2020. p. 6. Disponível em: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720304816?dgcid=rss_sd_all&utm_source=researcher_app&utm_medium=referral&utm_campaign=RESR_MRKT_Researcher_inbound. Acesso em 15 nov. 2020.

⁵³ SCHULTS, Michael; EVLER, Jan; ASADI, Ehsan; PREIS, Henning; FRICKE, Hartmut; WU, Cheng-Lung. Future aircraft turnaround operations considering post-pandemic requirements. *Journal of Air Transport Management*. v. 89. out. 2020. p. 10. Dis-

que verifica-se que, em pesquisa conduzida pela IATA, apenas pouco mais de 10% dos respondentes demonstraram interesse em voltar a voar imediatamente após o período pandêmico, enquanto aproximadamente 33% e 36% apenas retornariam após seis meses ou um ano, respectivamente⁵⁴.

Assim, nota-se que, talvez, o reaquecimento da aviação internacional — que já demonstra um *déficit* de mais de duas centenas de bilhão de dólares em relação aos ganhos de 2019 — demande um tempo razoável, com menos demanda, necessidade de reativação de aeronaves estocadas, e realmente a necessidade de adaptar-se a um *novo normal* tal como o período posterior à crise financeira de 2008 — ressaltadas as proporções e naturezas. Isso demonstra a necessidade de buscar amparo no Princípio da *Razoabilidade*. Tal princípio é essencial para, tanto a mensuração da imposição de medidas, quanto para a distribuição de custos decorrentes da extensão da onerosidade do dever humano em análise. Até porque, além de as linhas aéreas, geralmente, já operarem com índices baixíssimos de lucro⁵⁵, soma-se isso ao período pandêmico e ao pós-pandêmico, que demonstram diversos desafios a serem enfrentados.

Destarte, considerando-se a responsabilidade das linhas aéreas em promover a saúde nos atos de embarque, voo e desembarque, segundo o artigo 17(1) da Convenção de Chicago (1944), questiona-se quem arcará com os custos decorrentes do direito à saúde seria, apenas, aquela parcela populacional que se utiliza do transporte aéreo — quer seja para turismo ou negócios — ou toda a população, de uma forma geral, por meio de recursos oriundos dos impostos?

Conforme mencionado, os deveres não devem *sacri-ficar*, demasiadamente, os prestadores por sua onerosidade⁵⁶ e parte-se do pressuposto de que se vive em uma

sociedade democrática, em que pesem os preceitos da *solidariedade*. Isso significa que, muitas vezes:

é necessário haver equidade na onerosidade assumida por cada pessoa, sobretudo naquelas situações em que o ônus incide especificamente em alguns poucos indivíduos, e tem a coletividade como beneficiária [...] Em muitos casos, as obrigações de respeitar (abster-se de interferir direta ou indiretamente no gozo do direito à saúde), defender (adotar medidas que impeçam a interferência de outras partes) e promover (impulsionar ações para a plena realização do direito à saúde) incidem intensamente sobre um ou poucos grupos de indivíduos mas beneficiam uma sociedade. Normas de biossegurança e medidas de prevenção e controle da doença têm um custo muito alto e recaem sobre indivíduos ou grupos específicos. Mas é importante lembrar que todos (universalidade dos deveres) têm o dever de zelar pela saúde pública e pelo meio ambiente sadio, na medida de suas capacidades (igualdade material dos deveres). Assim, o ordenamento jurídico deve prever, tanto quanto possível, a redistribuição desses sacrifícios com os demais indivíduos da sociedade.⁵⁷

Do excerto, pode-se extrair então que, até de forma complementar ao afirmado no capítulo anterior, os deveres humanos — por extensão do que se entende acerca dos fundamentais — subsistem em uma ordem de equidade na distribuição da onerosidade, considerando-se ganhos gerais que toda uma coletividade pode obter por meio da incidência de medidas sobre poucos indivíduos. Nesse sentido tem-se a lição de Holmes e Sunstein que aduz que “os direitos não são custeados por taxas cobradas de seus usuários, mas pela receita arrecadada da comunidade como um todo”⁵⁸.

Como exemplo disso, inclusive em se tratando de aviação civil, tem-se a Medida Provisória n.º 2/2001 — convertida em Lei⁵⁹ — que, após os atentados terroristas que marcaram o dia 11 de setembro de 2001, disse: “assumir as responsabilidades civis perante terceiros no caso de danos a bens e pessoas no solo, provocados

ponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720304701>. Acesso em: 20 out. 2020.

⁵⁴ INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA). *Restoring Aviation During COVID-19: Medical evidence for possible strategies as at 6 August 2020* IATA Medical Advisory Group. 2020. p. Disponível em: <https://www.iata.org/globalassets/iata/programs/covid/covid-medical-evidence-for-strategies.pdf>. Acesso em: 16 nov. 2020.

⁵⁵ SCHULTS, Michael; EVLER, Jan; ASADI, Ehsan; PREIS, Henning; FRICKE, Hartmut; WU, Cheng-Lung. Future aircraft turnaround operations considering post-pandemic requirements. *Jornal of Air Transport Management*. v. 89. out. 2020. p. 10. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720304701>. Acesso em: 20 out. 2020.

⁵⁶ PEDRA, Adriano Sant'Ana. A importância dos Deveres Hu-

manos na Efetivação de Direitos. In: ALEXY, Robert; BAEZ, Narciso Leandro Xavier; SANDKÜRGER, Hans Jörg; HAHN, Paulo (Org.). *Níveis de efetivação dos direitos fundamentais civis e sociais: um diálogo Brasil e Alemanha*. Joaçaba: Editora Unoesc, 2013. p. 296.

⁵⁷ PEDRA, Adriano Sant'Ana. Deveres Humanos em Situações de Calamidade Sanitária. In: BAHIA, Saulo José Caseli; MARTINS, Carlos Eduardo Behrmann Rátis; PAMPLONA FILHO, Rodolfo (Org.). *Direitos e deveres em tempos de coronavírus*. Terceiro Volume. São Paulo: Editora IASP, 2020. p. 43-44.

⁵⁸ HOLMES, Stephen; SUNSTEIN, Cass R. *O Custo dos Direitos: por que a Liberdade depende dos impostos*. 1 ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2019. p. 94.

⁵⁹ Lei n.º 10.309/2001.

por atentados terroristas ou atos de guerra contra aeronaves de empresas aéreas brasileiras no Brasil ou no exterior”⁶⁰. Ou seja, nesse caso, o Estado tomou para si a responsabilidade civil no tocante a danos a terceiros nos casos descritos no artigo citado, e, mesmo que para tutelar o direito de alguns indivíduos afetados, mobilizou a redistribuição de recursos de toda uma coletividade para tanto.

Nessa mesma linha, tem-se, por exemplo, a Medida Provisória n.º 925/2020, também convertida em Lei⁶¹. Tal Lei estabeleceu “medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da Covid-19”, incorporou a dita MP e alterou dispositivos de diversas leis, tais como a Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica), dentre outras⁶².

Dessa maneira, a Lei dispõe acerca dos meios e prazos de reembolso para os bilhetes referentes ao período de pandemia, bem como de suas modalidades, a possibilidade da utilização do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) como “objeto e garantia e aos detentores de concessão aeroportuária ou de concessão para a prestação de serviço regular de transporte aéreo e aos prestadores de serviço auxiliar ao transporte aéreo” que comprovem danos recorrentes da pandemia da Covid-19 etc. Ou seja, também há a transferência de ônus individuais — seja de pessoas físicas, operadores aéreos e demais pessoas jurídicas envolvidas na aviação civil de forma geral — em uma lógica de solidariedade, de forma a não onerar, excessivamente, tais agentes no período de pandemia.

Entretanto, há de se considerar sempre se “o dinheiro gasto na proteção dos direitos (tal como concebida e implementada num determinado momento) beneficia a sociedade como um todo ou pelo menos a maioria de seus membros, e não somente os grupos dotados de

influência política especial”⁶³. Ou seja, mostra-se que, mesmo que a sociedade se pautar em pilares de solidariedade, não se pode olvidar o interesse público imbuído no amparo aos direitos particulares por meio dos recursos da população.

Nesse caso, verifica-se, em um primeiro olhar que, talvez, a tutela do direito à saúde durante o embarque, voo e desembarque de trechos internacionais em aeronaves transportadoras de passageiros, seguindo as normativas sanitárias internacionais, possa, significativamente, reduzir a taxa de transmissão do vírus dentro e fora das aeronaves, em momentos de normalidade ou calamidade sanitária. Isso até porque, por exemplo, a parcela populacional brasileira que se utiliza da aviação civil de modo pago, subiu nos últimos anos, e alcançou, no ano de 2017, o número aproximado de 54,2%⁶⁴, o que demonstra uma crescente popularização do modal em questão, fato que demonstra que os benefícios atingem uma parcela considerável da população.

Apesar disso, ainda se considera a possibilidade de que os transportadores, per si, arquem com os custos para a promoção de tal direito⁶⁵. Porém sempre há de se considerar em até que ponto onerar somente as transportadoras aéreas — e, por consequência seus passageiros — seria viável, tendo em vista a necessidade de recuperação do setor, bem como de sua atratividade perante o mercado.

Visto isso, relembra-se que o objetivo deste capítulo certamente não é o de encontrar respostas ao iminente imbróglio — que demanda um futuro estudo para um desenvolvimento específico, mas sim de, dentre as possibilidades existentes, gerar questionamentos que possam, inclusive ser ponto de partida para posteriores pesquisas. Além do mais, não seria justo verificar a presença e extensão de um dever fundamental — que incumbe ônus ao prestador — sem, ao mínimo, preocu-

⁶⁰ BRASIL. Lei 10.309, de 22 de novembro de 2001. *Dispõe sobre a assunção pela União de responsabilidades civis perante terceiros no caso de atentados terroristas ou atos de guerra contra aeronaves de empresas aéreas brasileiras*. Diário Oficial da União. 2001. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/L10309.htm. Acesso em: 18 nov. 2020.

⁶¹ Lei n.º 14.034/2020.

⁶² BRASIL. *Lei 14.034 de 5 agosto de 2020*. Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da Covid-19; e altera as Leis nos 7.565, de 19 de dezembro de 1986, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 12.462, de 4 de agosto de 2011, 13.319, de 25 de julho de 2016, 13.499, de 26 de outubro de 2017, e 9.825, de 23 de agosto de 1999. Diário Oficial da União. 2020. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/L14034.htm. Acesso em 28 jan. 2020.

⁶³ HOLMES, Stephen; SUNSTEIN, Cass R. *O custo dos direitos: por que a liberdade depende dos impostos*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2019. p. 192. Livro virtual.

⁶⁴ BRASIL. Agência Nacional Aviação Civil (ANAC). *Anuário do Transporte Aéreo 2017*. 2018. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/anuario-do-transporte-aereo>. Acesso em: 17 nov. 2020.

⁶⁵ SCHULTS, Michael; EVLER, Jan; ASADI, Ehsan; PREIS, Henning; FRICKE, Hartmut; WU, Cheng-Lung. Future aircraft turnaround operations considering post-pandemic requirements. *Journal of Air Transport Management*. v. 89. out. 2020. p. 10. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720304701>. Acesso em: 20 out. 2020.

par-se acerca de sua onerosidade e prestadores — algo tão importante quanto o mero reconhecimento.

5 Considerações finais

Considerando-se o período de calamidade sanitária, consequência da proliferação do novel coronavírus, o presente artigo se debruçou nas investigações acerca da existência, extensão e — de forma complementar — a onerosidade de um dever humano, atribuído às companhias aéreas, de promover a saúde, por meio da prevenção e/ou contenção de doenças transmissíveis em períodos de crise sanitária, bem como a existência de tal dever também no período pós-pandêmico, isto é, de retorno à normalidade.

Para tanto, à luz Teoria Internacional dos Deveres Humanos, primeiramente, foram analisados Tratados Internacionais, tais quais a (i) Convenção de Chicago, de 1944, sobretudo no que tange a seu artigo 14, relacionado a “medidas de disseminação de doenças”, considerando-se a possibilidade de enquadramento da covid-19; (ii) As Convenções de Varsóvia (1929) e de Montreal (1999), em relação à análise acerca da definição de *acidente* nos termos de tais acordos multilaterais. Ademais, de forma a contribuir nesse processo, foram analisados (iii) diversos julgados, de tribunais diversos, acerca do tema, sobretudo no que tange à hermenêutica do artigo 17(1) da Convenção de Montreal; bem como, por fim, (iv) a análise de diversas normativas internacionais relacionadas, sobretudo, à pandemia da Covid-19 e à aviação civil.

Nessa senda, verificou-se a natureza meramente exemplificativa do rol de doenças transmissíveis elencadas no artigo 14 da Convenção de Chicago, o que, somado às normativas emitidas por organizações internacionais acerca da aviação e do coronavírus, demonstrou a possibilidade e, inclusive, a aparente intenção do legislador internacional de possibilitar a inclusão de vindouras doenças transmissíveis não originalmente consideradas, tal como a Covid-19. Ademais, mediante à análise jurisprudencial em torno do artigo 17(1) da Convenção de Montreal, sobretudo demonstrada no caso *Dias v. Transbrasil*, foi possível verificar a direta ligação entre a definição do termo *acidente* e a propagação de doenças transmissíveis, quer seja por ações ou omissões do

transportador aéreo, durante o período de embarque, voo e desembarque de passageiros.

Mediante tais constatações, passou-se, propriamente, à análise da Teoria Internacional dos Deveres Humanos (TIDH), por meio da qual foi possível verificar que a promoção de saúde nos voos comerciais internacionais de passageiros, por meio de medidas de prevenção e contenção de doenças transmissíveis — especialmente o covid-19 — em períodos de calamidade sanitária, bem como no retorno à normalidade, constitui-se como dever humano atribuível às transportadoras aéreas, quer seja no voo, embarque e desembarque, visto que se encaixa nos critérios estabelecidos pela TIDH, quais sejam: (i) a fundação na solidariedade; (ii) a imposição de condutas a um agente; (iii) uma ordem democrática internacional; (iv) a finalidade de promoção de direitos fundamentais — a saúde.

Por fim, é notório que, para além da existência, extensão e atribuição de um dever, pautado nos ditames de solidariedade que guiam a Teoria Internacional dos Deveres humanos, importante é verificar a onerosidade de tais deveres, além do custeamento de suas prestações em uma ordem democrática. Dessa forma, muito embora o último capítulo deste artigo tenha se dedicado a discutir tal importante aspecto, limitou-se a estabelecer pontos fundamentais, bem como levantar indagações relevantes para a discussão desses aspectos, de forma a ensejar pesquisas futuras acerca desse tópico de primeira relevância para o aprofundamento no tema.

Referências

- ACCIOLY, Hidelbrando; SILVA, G. E. do Nascimento e; CASELLA, Paulo Borba. *Manual de direito internacional público*. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.
- ADEODATO, João Maurício. As fontes primárias do direito: o debate europeu cerca de 1850 a 1950. *Revista de Direitos e Garantias Fundamentais*, Vitória, n. 2, p. 99-127, jan./dez. 2007.
- BARNETT, Arnold. Covid-19 Risk Among Airline Passengers: Should the Middle Seat Stay Empty? *MedRxiv*. ago. 2020. Disponível em: <https://www.medrxiv.org/content/medrxiv/early/2020/07/05/2020.07.02.20143826.full.pdf>. Acesso em: 01 out. 2020.

- BÍBLIA. *Bíblia de estudo da reforma*. Tradução de João Ferreira de Almeida. ed.rev. e atualizada. Barueri: Sociedade Bíblia do Brasil, 2017.
- BRASIL. Agência Nacional Aviação Civil (ANAC). *Anuário do Transporte Aéreo 2017*. 2018. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/mercado-de-transporte-aereo/anuario-do-transporte-aereo>. Acesso em: 17 nov. 2020.
- BRASIL. *Lei 10.309, de 22 de novembro de 2001*. Dispõe sobre a assunção pela União de responsabilidades civis perante terceiros no caso de atentados terroristas ou atos de guerra contra aeronaves de empresas aéreas brasileiras. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/L10309.htm. Acesso em 18 nov. 2020.
- BRASIL. *Lei 14.034 de 5 agosto de 2020*. Dispõe sobre medidas emergenciais para a aviação civil brasileira em razão da pandemia da Covid-19; e altera as Leis nos 7.565, de 19 de dezembro de 1986, 6.009, de 26 de dezembro de 1973, 12.462, de 4 de agosto de 2011, 13.319, de 25 de julho de 2016, 13.499, de 26 de outubro de 2017, e 9.825, de 23 de agosto de 1999. Diário Oficial da União. 2020. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/L14034.htm. Acesso em: 28 jan. 2020.
- EMBRAER. *Healthy Journey by Embraer*. 2020. 13 slides. Disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/a1a361594bb440b1b7ebb632355373d1/embraer-healthy-journey.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2020.
- ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA (EUA). U. S. District Court for the Southern District of New York. *Chutter v. KLM Royal Dutch Airlines*. 1955. Disponível em: <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/132/611/1454904/>. Acesso em: 22 out. 2020.
- ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA (EUA). United States Transportation Command (USTRANSCOM). *USTRANSCOM releases results from study testing risk of COVID exposure on contracted aircraft*. 2020. Disponível em: <https://www.ustranscom.mil/cmd/panewsreader.cfm?ID=C0EC1D60-CB57-C6ED-90DEDA-305CE7459D>. Acesso em: 15 nov. 2020.
- ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA (EUA). Supreme Court. *Olympic Airways v. Husain*. 2004. <https://caselaw.findlaw.com/us-supreme-court/540/644.html>. Acesso em: 21 nov. 2020.
- FACHIN, Melina Girardi. Empresas e direitos humanos: compartilhando valor e responsabilidades. *Revista de Direito Internacional*, Brasília, v. 17, n. 1, p. 324-339. abr. 2020 Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/6161/pdf>. Acesso em: 11 jul. 2021.
- FACULTY AND SCIENTISTS AT THE HARVARD T. H. CHAN SCHOOL OF PUBLIC HEALTH. *Aviation Public Health Initiative: Assessment of Risks of SARS-CoV-2 Transmission during Air Travel and Non-Pharmaceutical Interventions to Reduce Risk*. 2020. Disponível em: <https://cdn1.sph.harvard.edu/wp-content/uploads/sites/2443/2020/10/Phase-One-Report-Highlights-1.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2020
- FARGEON, Bruno; AIRBUS. *Keep Trust in Air Travel: Preview of Airbus' latest cabin air studies*. Airbus: 2020. 6 slides. Disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/a1a361594bb440b1b7ebb632355373d1/airbus-trust-airtravel.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2020.
- FREEMAN, Dan. *Cabin Air Quality Research and Analysis*. Boeing: 2020. 5 slides. Disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/a1a361594bb440b1b7ebb632355373d1/boeing-air-quality-research-analysis.pdf>. Acesso em: 19 nov. 2020.
- GONÇALVES, Luísa Cortat Simonetti; FABRIZ, Daury Cezar. Dever fundamental: a construção de um conceito. In: MARCO, Cristhian Magnus De; PEZZELLA, Maria Cristina Cereser; STEINMETZ, Wilson (Org.). *Série direitos fundamentais civis: teoria geral e mecanismos de efetividade no Brasil e na Espanha*. Santa Catarina. Unoesc. 2013. t. 1. p. 87-96. Disponível em: https://www.academia.edu/36402794/GON%C3%87ALVES_LCS_FABRIZ_DC._Dever_fundamental_-_a_constru%C3%A7%C3%A3o_de_um_conceito.pdf. Acesso em: 18 maio 2019.
- GONÇALVES, Luísa Cortat Simonetti; PEDRA, Adriano Sant'Ana. Deveres internacionais e obrigações socioambientais para empresas multi e transnacionais. *Revista de Direito Internacional*. v. 17, n. 3 164, dez. 2016. p. 520-537 Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/6965/pdf>. Acesso em: 11 jul. 2021.
- GONÇALVES, Luísa Cortat Simonetti; PEDRA, Adriano Sant'Ana. *Direito internacional dos deveres humanos: reflexões para uma teoria internacional envolvendo autores privados*. 2019. p. 18. Disponibilizado pelos autores.

- HOLMES, Stephen; SUNSTEIN, Cass R. *O Custo dos direitos: por que a Liberdade depende dos impostos*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2019. 212 p.
- INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA). *Restoring Aviation During COVID-19: Medical evidence for possible strategies as at 6 August 2020* IATA Medical Advisory Group. 2020. Disponível em: <https://www.iata.org/globalassets/iata/programs/covid/covid-medical-evidence-for-strategies.pdf>. Acesso em: 16 nov. 2020.
- JOHN HOPIKINS UNIVERSITY (JHU). John Hopkins University & Medicine Corona Virus Research Center. *COVID-19 Dashboard by the Center for Systems Science and Engineering (CSSE) at Johns Hopkins University (JHU)*. 2020. Disponível em: <https://coronavirus.jhu.edu/map.html>. Acesso em: 22 nov. 2020.
- LAMB, Tracy; WINTER, Scott R.; RICE, Stephen; RUSKIN, Keith J.; VAUGHN, Austin. Factors that predict passengers willingness to fly during and after the COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*. v. 89. 2020. Disponível em: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720304816?dgcid=rss_sd_all&utm_source=researcher_app&utm_medium=referral&utm_campaign=RESR_MRKT_Researcher_inbound. Acesso em: 15 nov. 2020.
- LEITMEYER, Katrin; ADLHOCH. Influenza Transmission on Aircraft: A Systematic Literature Review. *Epidemiology*. v. 27. n. 5. set. 2016. Disponível em: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4969063/pdf/ede-27-743.pdf>. Acesso em: 16 nov. 2020.
- MAZZUOLI, Valério de Oliveira. Curso de direito internacional público. 11. ed. rev. atual. ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2019. 1797 p.
- MURPHY, Nicola; BOLAND, Máirín; BAMBURY, Niamh; FITZGERALD Margaret; COMERFORD, Liz; DENVER, Niamh; O'SULLIVAN, Margaret B.; PETTY-SAPHON, Naomi; KIERNAN, Regina; JENSEN, Mette; O'CONNOR, Lois. A large national outbreak of COVID-19 linked to air travel, Ireland, summer 2020. *Euro Surveill*. 2020. Disponível em: <https://www.eurosurveillance.org/docserver/fulltext/eurosurveillance/25/42/eurosurv-25-42-3.pdf?expires=1612012252&id=id&accname=guest&checksum=11D5E826C318EA6E4B8F1A563E7F4D01>. Acesso em: 18 nov. 2020.
- NABOUSH, Eman; ALNIMER, Raed. Air carrier's liability for the safety of passengers during COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*. v. 89, 2020. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720304804>. Acesso em: 10 out. 2020.
- ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI). *Convenção Internacional da aviação civil*. 1944. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm. Acesso em: 20 out. 2020.
- ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI). *Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional*. 1929. Disponível em: http://www.apoe.pt/fotos/editor2/convencao_devarsovia.pdf. Acesso em: 20 out. 2020.
- ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI). *Convenção para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional*. 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5910.htm. Acesso em: 20 out. 2020.
- ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI). *Convention on international civil aviation signed at chicago on 7 december 1944*. 2019. Disponível em: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_EN.pdf. Acesso em: 01 out. 2020.
- ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI). Air Transport Bureau. *Effects of novel coronavirus (COVID-19) on civil aviation: economic impact analysis*. 2020. 178 slides. Disponível em: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf. Acesso em: 22 nov. 2020.
- ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI). *Member States*. 2019b. Disponível em: <https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.English.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2021.
- PANA, Tiberiu A.; BHATTACHARYA, Sohinee; GAMBLE, David T; PASDAR, Zahra; SZLACHEKTA, Weronika A.; PERDOMO-LAMPIGNANO, Jesus A.; MCLERNON, David J.; MYNT, Phyo K. Number of International Arrivals Predicts Severity of the first Glo-

- bal Wave of the COVID-19 Pandemic. *Medrxiv*. 2020. Disponível em: <https://www.medrxiv.org/content/medrxiv/early/2020/05/16/2020.05.13.20100677.full.pdf>. Acesso em: 22 ago. 2020.
- PEDRA, Adriano Sant'Ana. A importância dos Deveres Humanos na Efetivação de Direitos. In: ALEXY, Robert; BAEZ, Narciso Leandro Xavier; SANDKÜRGER, Hans Jörg; HAHN, Paulo (Org.). *Níveis de efetivação dos direitos fundamentais civis e sociais: um diálogo Brasil e Alemanha*. Joaçaba: Unoesc, 2013. p. 281-301.
- PEDRA, Adriano Sant'Ana. Deveres Humanos em Situações de Calamidade Sanitária. In: BAHIA, Saulo José Caseli; MARTINS, Carlos Eduardo Behrmann Rátis; PAMPLONA FILHO, Rodolfo (Org.). *Direitos e Deveres em Tempos de Coronavirus: Terceiro Volume*. São Paulo: IASP, 2020. p. 26-50.
- REINO UNIDO. ENGLAND AND WALES COURT OF APPEAL (Civil Division). *Barclay v. British Airways PLC*. 2008. Disponível em: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5b46f1ed2c94e0775e7ee38a>. Acesso em: 15 out. 2020.
- SARAIVA, Bruno Rabelo Coutinho. Cabe à Convenção de Montreal regular transporte aéreo internacional. *Revista Consultor Jurídico*, 28 jul. 2019. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2019-jul-28/bruno-rabelo-cabe-convencao-montreal-regular-voe-internacional>. Acesso em: 18 out. 2020.
- SCHULTS, Michael; EVLER, Jan; ASADI, Ehsan; PREIS, Henning; FRICKE, Hartmut; WU, Cheng-Lung. Future aircraft turnaround operations considering post-pandemic requirements. *Journal of Air Transport Management*. v. 89. out. 2020. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720304701>. Acesso em: 20 out. 2020.
- SCHWARTZ, Kevin L.; MURTI, Michelle; FINKELSTEIN, Michael; LEIS, Jerome A.; FITZGERALD-HUSEK, Alanna; BOURNS, Laura; MEGHANI, Hamidah; SAUNDERS, Andrea; ALLEN, Vanessa; YAFFE, Barbara. Lack of COVID-19 transmission on an international flight. *Canadian Medical Association Journal (CMAJ)*. V. 192(15). 2020. Disponível em: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7162437/>. Acesso em: 20 nov. 2020.
- SOUZA, Oreonnilda de; OLIVEIRA, Lourival José de. O custo dos direitos fundamentais: o direito à saúde em frente às teorias da reserva do possível e do mínimo existencial. *Revista de Direitos e Garantias Fundamentais*, v. 18, n. 2, p. 77-110, 9 fev. 2018. Disponível em: <https://sisbib.emnuvens.com.br/direitosegarantias/article/view/1058/pdf>. Acesso em: 22 nov. 2020.
- TRINDADE, Antônio Augusto Cançado. *Princípios do direito internacional contemporâneo*. 2. ed. rev. atual. Brasília: FUNAG, 2017.
- UNIÃO EUROPEIA. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA UNIÃO EUROPEIA (TJUE). QUARTA CÂMARA. *GN v. ZU*. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:62018CJ0532&from=EN>. Acesso em: 21 nov. 2020.
- VIGLINO, Mickael R. Transporte aéreo e o direito transnacional: da convergência à uniformidade. *Revista de Direito Internacional*, v. 13, n. 3 p. 160-174, dez. 2016. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/4531/pdf>. Acesso em: 14 jul. 2021.
- VOIGT, Christina. Up in the Air: Aviation, the EU Emissions Trading Scheme and the Question of Jurisdiction. *Cambridge Yearbook of European Legal Studies*. Cambridge, v. 14, 27 out. 2017. p. 486. Disponível em: <https://www.cambridge.org/core/journals/cambridge-yearbook-of-european-legal-studies/article/abs/up-in-the-air-aviation-the-eu-emissions-trading-scheme-and-the-question-of-jurisdiction/2B6672C2BC7BC09392B42C7FF22AA9A2>. Acesso em: 10 jan. 2021.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION. *WHO Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19 - 11 March 2020*. 2020. Disponível em: <https://www.who.int/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>. Acesso em: 17 maio 2020.