



ARBITRAGEM NA AVIAÇÃO INTERNACIONAL: Perspectivas para o Século XXI ARBITRATION IN INTERNATIONAL AVIATION: Perspectives for the 21st Century

Mayelle de Souza Pereira¹

Resumo: O presente artigo visa tecer comentários sobre a viabilidade da arbitragem internacional para a resolução de conflitos relacionados ao transporte aéreo internacional. Isso porque, com o tráfego aéreo crescente e aumento da complexidade das relações comerciais e regulatórias, a arbitragem surge como uma alternativa em face dos procedimentos jurisdicionais tradicionais. Objetiva-se, primeiramente, traçar um breve histórico do uso da arbitragem nesse âmbito, seja para resolver conflitos entre particulares e entre Estados. Em seguida, verificar-se-á os benefícios e desafios práticos encontrados no meio arbitral. Por fim, há uma breve apreciação sobre o futuro da arbitragem internacional na aviação com a enumeração dos tribunais arbitrais especializados que surgiram nos últimos anos. A metodologia adotada neste trabalho é de cunho qualitativo e constitui-se no emprego de elementos do Direito Internacional Privado e o Direito Aéreo Internacional. Além disso, a presente pesquisa desenvolve-se através da análise de convenções internacionais, sentenças arbitrais e bibliografia especializada, buscando entender os desafios e oportunidades da arbitragem no setor aeronáutico.

Palavras-chave: direito internacional privado; aviação civil internacional; litígios comerciais; resolução alternativa de controvérsias; arbitragem.

Abstract: This article aims to comment on the viability of international arbitration for resolving conflicts related to international air transport. This is a necessary discussion because, with the growth of air traffic and the increased complexity of commercial and regulatory affairs, arbitration emerges as an alternative to traditional litigation procedures. The objective is, firstly, to outline a brief history of the use of arbitration in this field, whether to resolve conflicts between private parties or between States. The second goal is to examine the practical benefits and challenges encountered in the arbitration environment. Finally, there is a brief analysis of international aviation arbitration's future, listing the specialized arbitration courts that have emerged in recent years. The methodology adopted in this work is

qualitative and consists of elements related to Private International Law and International Air

¹ Mestranda em Direito Internacional e Globalização pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE. Analista judiciário no Tribunal Regional Federal da 5ª Região. E-mail: mayelle.pereira@ufpe.br. ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-8952-835X>.

Law. Furthermore, this research develops through analyzing international conventions, arbitral awards, and a specialized bibliography, to understand² the challenges and opportunities of arbitration in the aeronautical sector.

Keywords: international private law; civil international aviation; alternative dispute resolution; commercial disputes; arbitration.

INTRODUÇÃO

A globalização e a expansão das operações aéreas transnacionais resultaram em uma busca por mecanismos eficazes para a resolução de conflitos de forma rápida, justa e especializada, sendo a arbitragem o principal instituto que emerge como solução para essa busca.

O presente estudo pretende discutir brevemente acerca da viabilidade da arbitragem como essa solução direcionada para a resolução de disputas na aviação civil, promovendo uma investigação sobre o papel da arbitragem nessas disputas, de modo a oferecer uma visão abrangente e atualizada sobre a temática.

Os objetivos deste estudo incluem entender a evolução do uso da arbitragem aplicada aos conflitos aéreos de âmbito privado e público, perquirir as vantagens e desafios deste mecanismo e discorrer sobre o futuro da arbitragem na aviação do século XXI.

Neste contexto, o estudo se desdobra em três partes, iniciando com um breve histórico da utilização da arbitragem no setor da aviação, destacando a evolução da temática sobre este campo. Em seguida, analisa os benefícios e desafios associados ao uso da arbitragem, explorando questões como a imparcialidade, a celeridade e a confidencialidade que esta formade resolução de conflitos pode proporcionar, além de considerar os obstáculos legais e práticos que podem surgir. Por fim, são feitas ponderações acerca do futuro da arbitragem voltada à aviação através do exame de diversos tribunais arbitrais especializados no âmbito aéreo.



Há o emprego de métodos de pesquisa multidisciplinares, os quais combinam elementos do Direito Internacional Privado e o Direito Aéreo Internacional. O estudo desenvolve-se através da coleta e análise de informações pertinentes ao tema. A análise bibliográfica trouxe embasamento teórico à matéria através da contribuição de autores como Gert Meijer (2021), Norberto Ezequiel Luongo (2018) e Benjamyn I. Scott (2020), uma vez que relacionam a expertise no direito aéreo internacional com a utilização da arbitragem no setor. Além disso, há estudo de convenções internacionais pertinentes à temática e notícias de portais especializados, com o intuito de abranger os desafios e oportunidades da arbitragem nas relações do ramo aeronáutico.

1. A ARBITRAGEM NA AVIAÇÃO INTERNACIONAL: UM BREVE HISTÓRICO

A arbitragem tem desempenhado um papel crucial na solução de controvérsias que envolvem comércio internacional, negociação de serviços, investimentos, dentre outras. Isso porque ela cumpre o papel de auxiliar a análise das questões discutidas com celeridade, especialidade e confidencialidade em um mundo cada vez mais conectado.

Por esse motivo, ela também é utilizada no ramo da aviação internacional, uma vez que a conectividade e globalização são características inerentes ao setor. Mesmo após a pandemia da COVID-19, a aviação voltou a crescer, conforme demonstra relatório da Associação Internacional de Transportes Aéreos (*International Air Transport Association* - IATA). Relatório publicado em fevereiro de 2024 mostrou que houve um aumento no número de passageiros a nível global de 28,6%. Sob um aspecto financeiro, o relatório menciona que, apesar dos conflitos armados, volatilidade do preço do petróleo e taxas de juros elevadas, a indústria da aviação registou receita de 642 milhões de dólares em 2023 (IATA, 2024).

Ocorre que o âmbito aeronáutico não depende apenas das aeronaves para o desenvolvimento de suas atividades precípuas. Gert Meijer (2021) ao tratar dos aeroportos, explana que são locais importantes, pois conectam os aviões ao transporte terrestre — responsável pela locomoção de pessoas, bagagens e mercadorias —, além de interligarem

idades e regiões umas às outras.

Ademais, são lugares que ajuntam diversos sujeitos da aviação como companhias aéreas, prestadores de serviços em terra, empresas fornecedoras de combustível, empresas responsáveis pela manutenção, reparo e revisão de aeronaves (*maintenance, repair and overhaul* - MRO), apenas para citar algumas. Todos eles precisam planejar suas operações de maneira coordenada, para que o tráfego aéreo funcione normalmente. Caso contrário, o impacto pode ser gigantesco para as empresas envolvidas, inclusive no que tange o campo da responsabilidade civil.

Benjamin J. Scott (2020) ressalta que pessoas físicas também estão envolvidas no transporte aéreo internacional. Apresenta os passageiros, operadores de turismo e membros da sociedade civil como sujeitos a serem considerados na análise do setor. Denota-se, portanto, a complexidade do ramo aéreo no que concerne à resolução de controvérsias, uma vez que as operações mencionadas se encontram cercadas de especialidade e detalhamento a nível internacional. Trata-se de um cenário que realça a importância da arbitragem para lidar com partes e questões tão diversas.

É essencial destacar que a relação entre a arbitragem e a aviação civil não é recente. Sua funcionalidade nesta seara abrange tanto questões do setor público, como setor privado, como elabora Theo Soliveres (2018, p.41):

A arbitragem é utilizada por pessoas físicas e jurídicas de direito privado. No entanto, da mesma forma que a arbitragem é frequentemente criada por intervenientes privados, figuras públicas também têm a possibilidade de fazê-lo e, muitas vezes, a incluem por meio de convenções. A arbitragem nem sempre é implementada no âmbito puramente público, mas cláusulas de arbitragem existem em vários convenções ou contratos internacionais de direito aéreo ou espacial dos quais uma das partes contratantes é uma pessoa pública³.

A Convenção de Varsóvia de 1929 foi o primeiro instrumento normativo que regulamentou o emprego da arbitragem no contrato de transporte aéreo internacional. Ela o fez através do artigo 32, que possibilitou a adição de cláusula arbitral no transporte de mercadorias. No entanto, a arbitragem deve ocorrer em uma das quatro jurisdições enunciadas no primeiro parágrafo do artigo 28, quais sejam: no território de uma das Altas Partes Contratantes, tribunal



do domicílio do transportador, da sede principal da exploração da atividade ou do lugar onde ele possui um estabelecimento por intermédio do qual o contrato foi concluído, ou, por fim, no tribunal do lugar de destino (Varsóvia, 1929).

A Convenção, porém, é silente quanto à possibilidade de uso do instituto nos contratos de transporte aéreo internacional envolvendo passageiros, destacando-se a observação de Carl E. B. McKenry Jr. (1963, p. 228):

³ Original do francês: “L’arbitrage a comme vecteur d’occurrence la personne privée, l’entreprise. Cependant si effectivement l’arbitrage est souvent mis en place par des acteurs privés, les personnes publiques ont aussi la possibilité de le faire et le prévoient souvent dans les conventions. L’arbitrage n’est pas souvent mis en place dans le domaine purement public mais des clauses compromissoires existent bel et bien dans de multiples conventions internationales de droit aérien ou spatial ou contrats dont un des cocontractants est une personne publique.”.

O que não é dito sobre a arbitragem é provavelmente mais importante do que aquilo que o artigo realmente prevê. Parece que um acordo de arbitragem incluído num contrato de transporte de passageiros transporte não poderia ser executado e, de fato, provavelmente seria considerado inválido sob as regras de Varsóvia⁴.

Evidencia-se que o questionamento se concentra acerca da validade de acordos advindos de procedimentos arbitrais posteriores ao evento danoso, bem como se seria possível ou não a execução de uma sentença arbitral nos termos supracitados. Infelizmente, a Convenção de Varsóvia não esclareceu a temática, deixando, assim, a cargo do Judiciário a resolução dos casos concretos.

A Convenção de Montreal (1999) reforça a aplicabilidade da arbitragem aos contratos de transporte de mercadorias através do artigo 34. Daniela Maria Rojas Garcia (2019) acentua a necessidade da leitura da normativa em conjunto com o preâmbulo da referida Convenção e com os artigos 29 e 49. Esclarece, ainda, que a cláusula arbitral não deve desvirtuar as regras estipuladas pela Convenção, como a relativa às limitações jurisdicionais da arbitragem ou uso para fins fraudulentos, por exemplo. Após a análise da ausência de enquadramento da cláusula ou compromisso arbitral em alguma hipótese proibitiva, ela deverá ser considerada válida.

Ao comentar acerca da arbitragem para resolução de conflitos entre Estados na aviação, Paul Stephen Dempsey (2004) argumenta, inicialmente, sobre a inevitabilidade dos conflitos comerciais e políticos acarretados pela aviação internacional, uma vez que as aeronaves



atravessam territórios de diferentes soberanias. Por esse motivo, os Estados firmam acordos bilaterais de transporte aéreo, os quais definem direitos e obrigações referentes à tráfego aéreo, tarifas, capacidade, segurança, proteção operacional e concorrência.

A Convenção de Paris de 1919 é considerada um marco para o desenvolvimento da aviação internacional, pois apresentou dispositivos que reconheciam a soberania dos Estados sobre o espaço aéreo acima de seus territórios. Além disso, estabeleceu mecanismos com o intuito de aumentar a cooperação internacional, bem como a resolução de controvérsias no âmbito dos tratados da aviação.

A arbitragem encontra-se expressamente disposta no artigo 37 da referida Convenção da seguinte maneira: “no caso de desacordo entre dois ou mais Estados relativamente à

⁴ Original em inglês: “What is left unsaid as to arbitration is probably more important than that which the Article provides. It appears that an agreement to arbitrate included in a contract of passenger carriage could not be enforced and in fact would probably be held invalid under Warsaw rules.”

interpretação da presente Convenção, a questão em litígio será decidida pelo Tribunal Permanente de Justiça Internacional a ser estabelecida pela Liga das Nações e, até ao seu estabelecimento, pela arbitragem”⁵.

O instituto foi adicionado, também, à Convenção de Havana sobre Aviação Comercial de 1928 após ser recomendado pelo Comitê de Direito Internacional Privado. Modelada com base na Convenção de Paris, tinha em consideração as condições próprias do Hemisfério Ocidental e introduzia a uniformização de leis e regulamentos concernentes à navegação aérea (Latchford, 1931).

O procedimento arbitral, introduzido no artigo 37 da Convenção de Havana, teria início caso dois Estados signatários estivessem em desacordo com a interpretação ou execução do Tratado. Um terceiro país, então, atuaria como árbitro. Caso o impasse persistisse, cada Estado nomearia um Estado membro imparcial à posição de árbitros adicionais (Havana, 1928).

A Organização da Aviação Civil Internacional (*International Civil Aviation Organization* – ICAO) também possui mecanismos para solução de controvérsias aeronáuticas à disposição dos Estados membros. O artigo 85 da Convenção de Chicago trata acerca do



procedimento de arbitragem dentro da organização. O mencionado dispositivo aduz que:

Se um Estado Contratante for parte num litígio em que foi objeto de recurso da decisão do Conselho, não aceitou o Estatuto do Tribunal Permanente Internacional de Justiça e se os Estados Contratantes partes na controvérsia não puderem concordar com a eleição do tribunal arbitral, cada um dos Estados Contratantes partes na controvérsia um árbitro será nomeado e eles nomearão um terceiro (OACI, 2006)⁵.

É mencionado, também, que é possível a adoção de procedimento próprio e pronúncia de decisão por maioria. Ocorre que, apesar da existência desse aparato, os Estados, em várias ocasiões, preferiram utilizar-se da arbitragem *ad hoc* pactuada nos próprios acordos bilaterais (Luongo, 2018).

A título de exemplo, cita-se o acordo firmado em 1946 entre os Estados Unidos e a França, no qual tratava da permissão de voos comerciais civis entre os dois países, saindo da costa oeste americana com destino a Paris via Londres. Ocorre que havia uma mudança de

⁵ Tradução livre do original: “In the case of a disagreement between two or more States relating to the interpretation of the present Convention, the question in dispute shall be determined by the Permanent Court of International Justice to be established by the League of Nations, and, until its establishment, by Arbitration.”.

⁶ 4 Tradução do inglês: “If any contracting State party to a dispute in which the decision of the Council is under appeal has not accepted the Statute of the Permanent Court of International Justice and the contracting States parties to the dispute cannot agree on the choice of the arbitral tribunal, each of the contracting States parties to the dispute shall name a single arbitrator who shall name an umpire”.

aeronave em Londres, o qual gerou discordância entre os franceses, pois argumentavam que era contrária ao acordo bilateral. Após diversas discussões diplomáticas sobre o assunto, os Estados Unidos propuseram o encaminhamento da questão ao procedimento arbitral. A sentença arbitral compreendeu, então, pela possibilidade de mudança de aeronave em um terceiro país e pela ausência de contrariedade ao acordo bilateral previamente assinado (France v. United States, 1978).

Outro acordo importante para o direito aéreo foi o Bermuda II, tratado bilateral assinado pelos Estados Unidos e o Reino Unido em 1977, o qual tratava sobre a possibilidade de consulta acerca da interpretação, aplicação ou alteração do referido acordo. Porém, se não houvesse concordância de ambas as partes, o conflito poderia ser submetido à arbitragem a requerimento de ambos (Hill, 1978).

2. VANTAGENS E DESAFIOS DA ARBITRAGEM NA RESOLUÇÃO DE CONFLITOS NO TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

A compreensão acerca da evolução e desdobramentos da arbitragem entre as diferentes partes integrantes do transporte aéreo é primordial, pois serve como ponto de partida para a análise do instituto na atualidade. Entender seus benefícios e desafios pode ajudar a entender acerca da viabilidade do uso e os detalhes para tanto.

A primeira vantagem que ele apresenta se encontra na técnica a ela inerente. Isso porque, diferentemente do processo judicial, é possível a presença, na arbitragem, de árbitros especializados para resolver a controvérsia (Soliveres, 2018). A Associação Americana de Arbitragem (*American Arbitration Association - AAA*), por exemplo, possui árbitros experientes em conflitos envolvendo demandas aeroespaciais, aviação e segurança nacional, pois entendem pela necessidade de um profissional que entenda os casos, suas complexidades, vulnerabilidades, bem como variações do setor (ADR, s.d).

O mediador e árbitro Les Schiefelbein (Global Arbitration Review, 2024) explicou que a maneira eficaz de resolução de controvérsias aéreas envolve a presença de um indivíduo neutro e experiente, que possua diversas qualificações específicas. Essas qualificações envolvem não apenas a experiência na área, mas também compreensão acerca de gestão de riscos, familiaridade legislativa e compreensão das relações das empresas com o governo, por exemplo.

Outro aspecto positivo da arbitragem se refere à flexibilidade de procedimento. De acordo com Viplav Sharmat (2023) não se encontra restrita à flexibilidade quanto à escolha da jurisdição, lei aplicável e árbitros, mas também quanto aos procedimentos internos a ela inerentes, como a ouvida de testemunhas. O importante é assegurar a confidencialidade, uma vez que diversos conflitos na aviação lidam com questões de segurança operacional.

O terceiro ponto benéfico da arbitragem é a facilidade na execução das sentenças arbitrais. Jacob Dolinger (2022, p.873) frisa a importância da Convenção de Nova York "cujo grande mérito consiste no fato de ter sido ratificada por mais de 150 países". Segundo o autor, a grande adesão à convenção mostra a existência de um direito uniforme em matéria de



reconhecimento e execução de laudos arbitrais estrangeiros. Viplav Sharmat (2023) explica que esse fenômeno ocorre porque a sentença arbitral possui caráter coercitivo contra a parte vencida e a convenção possibilita a execução da sentença em âmbito internacional.

Essa série de benefícios, contudo, não anula os desafios existentes com o uso da arbitragem. Um deles está relacionado aos custos. A título de exemplo, a arbitragem junto à Associação Americana de Arbitragem (2023) para resolução de disputas internacionais possui uma tabela de custos padrão e flexíveis. Ambas variam conforme o valor da causa, com valores entre \$1.150 (mil cento e cinquenta dólares) até mais de \$15.000 (quinze mil dólares).

Já no Tribunal Arbitral de Haia para Aviação, o valor dos custos administrativos pagos ao Instituto de Arbitragem da Holanda que varia entre €600 (seiscentos euros) e €75.000 (setenta e cinco mil euros) ao depender do valor da causa (The Hague Court of Arbitration For Aviation, 2023).

Outro ponto a se destacar são os desdobramentos da confidencialidade quando ela se torna um desafio à previsibilidade e transparência. Cindy Galway Buys (2003), ao tratar acerca da confidencialidade na arbitragem, há críticas pertinentes tanto na arbitragem comercial internacional pública quanto na privada. No âmbito público, questiona-se a necessidade de maior transparência, uma vez que a sentença arbitral tende a afetar um maior seguimento da sociedade civil, já que pode gerar uma mudança legislativa ou impor um ônus ao Estado, o qual a população precisa estar ciente.

Na arbitragem que envolve entes privados, por sua vez, apesar da defesa à confidencialidade com o intuito de proteger a imagem e marca da empresa, considera-se que o procedimento não pode ser absolutamente confidencial. Isso porque o público em geral pode ser afetado por sentenças arbitrais, a ponto de sofrer perdas financeiras.

Por fim, vale a pena citar a arbitragem envolvendo acordo bilateral firmado entre os Estados Unidos e Itália em 1948, o qual estabelecia serviços de aviação entre os dois países. Conflitos surgiram por causa da interpretação da seção III do acordo, a qual tratava dos direitos de entrada e saída para tráfego internacional de passageiros, mercadorias e correspondência usufruídos pelas transportadoras. Após consultas infrutíferas, os Estados concordaram em buscar a arbitragem no ano de 1964 e apresentaram o seguinte

questionamento: “O Acordo de Transporte Aéreo entre os Estados Unidos e Itália concede o direito a uma companhia aérea designada de qualquer uma das partes para operar voos regulares transportando apenas carga?”.

Após a análise de aspectos contextuais, históricos e linguísticos, o Tribunal Arbitral *ad hoc* entendeu que o acordo bilateral permitia a operação de voos de carga (Italy-US Air Transport Arbitration, 1965). Ocorre que a decisão foi contestada pela Itália a ponto de não ter sido aceita pelo país em questão.

Ross T. Dicker (1970) tece alguns comentários sobre o porquê da falha do procedimento arbitral. Um deles atribui-se ao fato de a decisão não ter sido unânime, mas dois votos a um em favor da posição defendida pelos Estados Unidos. Aduz o autor:

É reivindicado que a parcialidade é comum à arbitragem privada porque cada lado seleciona um dos árbitros. A experiência italiana parece apoiar esta afirmação, uma vez que a pessoa nomeada por Itália apoiou o argumento italiano. Ainda assim, a arbitragem funcionará por causa do terceiro membro. Ele parece ser a chave para seu sucesso. Também deve funcionar porque da experiência dos membros, o que deverá contrabalançar qualquer alegação de que as nomeações individuais são representantes de seu estado (Dicker, 1970, p. 157)⁷.

⁷ Tradução livre do original: “It is claimed that partiality is common to private arbitration because each side selects one of the arbitrators. The Italian experience seems to support this claim since the Italian appointee supported the Italian argument. Yet, arbitration will function because of the third member. He seems to be the key to its success. It should also work because of the expertise of the members, which should counterbalance any contention that the individual appointments are representatives of their state.”.

Por esse motivo, o autor defende que a arbitragem institucional pode ser a resposta para arbitragens mais imparciais. Contudo, a arbitragem institucional voltada para a resolução de conflitos aéreos não era tão desenvolvida na década. Felizmente, verifica-se a alteração dessa realidade, através do surgimento e fortalecimento de tribunais arbitrais especializados em controvérsias dentro do setor aéreo.

1. O FUTURO DA ARBITRAGEM INTERNACIONAL NA AVIAÇÃO

A arbitragem ganhou relevância e executividade nos últimos anos. A Convenção de Nova York de 1958, sem dúvidas, auxiliou nesse processo e tornou o método mais eficaz e,



de fato, possível de ser utilizado para resolver demandas diversas, desde a área da construção civil até disputas sobre assistência médica e comércio internacional.

Acerca das controvérsias envolvendo a aviação civil internacional, percebe-se que tem havido um crescimento no número de tribunais de arbitragem institucionais voltados, exclusivamente, para o setor.

Um exemplo deles é o procedimento arbitral realizado pelo Royal Aeronautical Society. Fundada em 1866, trata-se da sociedade aeronáutica mais antiga do mundo, a qual objetiva o compartilhamento de ideias inovadoras no campo aeronáutico. O Sistema de Arbitragem e Mediação da Sociedade Real Aeronáutica (RAeS Arbitration & Mediation Scheme) pretende promover um espaço simples, justo, com custo-benefício e confidencial para a resolução de conflitos na aviação e aeroespaciais, não só através da arbitragem, mas também com a ajuda da mediação. É possível às partes acrescentar uma cláusula de arbitragem no contrato, que se apresenta da seguinte forma:

Qualquer disputa decorrente ou relacionada a este contrato, incluindo qualquer questão quanto à sua existência, validade ou extinção, serão referidas e definitivamente resolvidas pela arbitragem de acordo com as Regras de Arbitragem da Sociedade Aeronáutica Real. O local da arbitragem será Londres e o idioma da arbitragem será o inglês. A sede da arbitragem será na Inglaterra. Cada parte nomeará um árbitro e os dois árbitros assim nomeados nomearão um terceiro árbitro. Alternativamente, as partes podem concordar em encaminhar a disputa a um árbitro único nomeado por eles em conjunto ou pelo Presidente do Comitê do Grupo de Direito Aéreo da Sociedade Aeronáutica Real. (RAeS Arbitration and Mediation, 2005).⁸

⁸ Original: “Any dispute arising out of or in connection with this contract, including any question

Também é possível que as partes se submetam à arbitragem através do estabelecimento de um compromisso arbitral, nos casos em que a controvérsia esteja em curso.

O Tribunal Internacional de Arbitragem da Aviação de Xangai, por sua vez, criado em 2014. Estabeleceu como um de seus escopos a inclusão de conflitos relacionados ao

estabelecimento, alteração ou extinção de relações civis e comerciais ligadas à indústria da aviação como a fabricação e venda de aeronaves; transporte aéreo; serviços aeroportuários; fornecimento de combustível e materiais de aviação e serviços intermediários de aviação (Global Arbitration Review, 2018). Ao explicar alguns casos emblemáticos que passaram pela Corte Arbitral, defendeu-se o papel vital da arbitragem internacional na estruturação adicionalde um sistema modernizado de leis econômicas e comerciais internacionais, bem como na melhoria do ambiente de negócios na China (SHIAC, s.d).

Esse intuito é empreendido através dos seguintes pontos: desenvolvimento compreensivo da cooperação na aviação, a qual inclui um Comitê constituído por 23 (vinte e três) membros, os quais incluem companhias aéreas, manufactureiras de aviões, aeroportos, empresas de combustível aéreo e empresas de leasing financeiro de aeronaves. Há, também, a realização de pesquisas de práticas legais dentro da aviação internacional através de simpósios, nos quais há discussões como avaliação de perdas econômicas em caso de inadimplência, divisão de responsabilidade em caso de atraso na entrega de aeronaves, indenização em caso de acidente aéreo, dentre outros tópicos. Por fim, há esforço em reunir recursos de especialistas em aviação civil para fazerem parte de seu Panel de Árbitros (SHIAC, s.d)

Já a Associação Americana de Arbitragem (*American Arbitration Association – AAA*) possui um departamento focado na resolução de demandas aeroespaciais, aéreas e de segurança nacional. Criado em 2016, o *panel* foi designado com o objetivo de elencar os árbitros e mediadores mais experientes da indústria aeroespacial, além de aliviar custos e

regarding its existence, validity or termination, shall be referred to and finally resolved by arbitration in accordance with the Royal Aeronautical Society Arbitration Rules. The place of the arbitration shall be London, and the language of the arbitration shall be English. The seat of the arbitration shall be in England. Each party shall appoint one arbitrator and the two arbitrators so appointed shall appoint a third arbitrator. Alternatively, the parties may agree to refer the dispute to a sole arbitrator appointed by them jointly or by the Chairman of the AirLaw Group Committee of The Royal Aeronautical Society.”



atrasos no gerenciamento de conflitos (American Arbitration Association, 2016).

Em 2022, foi estabelecido o Tribunal de Arbitragem da Aviação de Haia, o qual possui como lema a frase “engajar, educar e encorajar”. Intenta promover, não apenas a arbitragem, mas também a mediação como forma de resolução de conflitos na aviação privada relacionadas à operação, negociação, arrendamento e financiamento de aeronaves comerciais e particulares(The Hague Court Of Arbitration For Aviation, 2022).

As regras iniciais do Tribunal envolviam os seguintes pontos:

- (i) uma composição do tribunal com as partes tendo a opção de nomear co-árbitros qualificados dos mercados de aviação com um presidente do tribunal sendo um árbitro experiente sênior, (ii) medidas provisórias robustas, bem como (iii) um procedimento acelerado conducente a uma adjudicação final e vinculativa no prazo de 6 meses a partir da Conferência de Gestão de Casos.(AEROIN, 2022).

Em fevereiro de 2024, o Tribunal assinou um memorando de entendimento com o Centro Internacional de Mediação de Singapura com o objetivo de promover a adoção e facilitação da mediação em disputas relacionadas com a aviação na Ásia (Law, 2024).

Com o avanço da tecnologia e globalização, a complexidade das disputas na aviação internacional tende a aumentar. Questões diversas fazem parte do ecossistema do setor. Por esse motivo, a arbitragem institucional torna-se adequada para a resolução de controvérsias, pois oferece um caminho para soluções mais especializadas e adaptadas às necessidades específicas do ramo aeronáutico.

Considerando a capacidade de agregar árbitros com a expertise necessária, além de proporcionar um ambiente neutro e estruturado, a arbitragem institucional não apenas resolve disputas de maneira eficiente, mas também abre espaço o uso de outros métodos de solução de controvérsias, como a mediação. Assim, compreende-se que a arbitragem continua relevante na atualidade e encontra-se apta a representar o futuro da resolução de conflitos na aviação internacional, trazendo a promessa de fortalecer a governança do espaço aéreo global e as relações comerciais entre todas os interessados.



CONCLUSÃO

Ao debruçar-se sobre a temática, constata-se que a internacionalização é elemento intrínseco às relações no setor aéreo. Isso porque, além dos contratos de transporte, a aviação também lida com diversas outras dinâmicas envolvendo companhias aéreas, aeroportos, empresas de seguros especializados e Estados. Procurou-se, no presente trabalho, adentrar nessas relações e como a arbitragem pode ser um método eficaz para resolver esses conflitos tão diversos e específicos.

Restou demonstrado que a arbitragem, apesar de possuir o perfil desejado para a solução de conflitos no setor aéreo e dos inúmeros benefícios que sua aplicação enseja, ainda enfrenta empecilhos para sua plena aceitação, mesmo com o estabelecimento de diversos Tribunais arbitrais internacionais, cuja atuação demanda maiores estudos para sua total compreensão e consolidação da arbitragem no setor aéreo.

Conclui-se que a arbitragem como método de resolução de litígios no transporte aéreo internacional é viável tanto para litígios envolvendo entes privados, como entes públicos e que existe uma tendência de ela ocupar cada vez mais protagonismo nesse campo de solução de litígios na seara internacional.

O estudo sobre a arbitragem como método de resolução de conflitos dentro da aviação, demonstra a viabilidade e importância do método desde o século XX, seja voltado para conflitos envolvendo pessoas jurídicas do setor, seja através de acordos bilaterais firmados entre Estados. Conclui-se que, apesar dos desafios que o instituto ainda apresenta, o método dispõe de diversas vantagens que o torna interessante para resolver demandas complexas e especializadas. Tribunais arbitrais como o de Haia e Xangai aparecem com a tendência de publicizar a arbitragem e até mesmo a mediação com a finalidade de trazer justiça e equidade nas decisões, bem como maior durabilidade das relações comerciais entre as partes.

REFERÊNCIAS

ADR. Documento Eletrônico. Disponível em: < <https://www.adr.org/aaa-panel> >. Acesso em: 29 jul. 2024.





AEROIN. Documento Eletrônico. Disponível em: < <https://aeroin.net/tribunal-de-haia-agora-tera-um-setor-especializado-em-arbitragens-da-aviacao/> >. Acesso em: 31 jul. 2024.

ARBITRATION AMERICAN ASSOCIATION. Documento Eletrônico. Disponível em: < https://www.adr.org/sites/default/files/document_repository/International%20Centre%20for%20Dispute%20Resolution%20and%20American%20Arbitration%20Association%20Creates%20Aerospace,%20Aviation%20and%20National%20Security%20Panel_0.pdf >. Acesso em: 31 de jul. 2024.

BUYS, Cindy Galway. The Tensions between Confidentiality and Transparency in International Arbitration. American Review of International Arbitration - Columbia University Law School, New York City, nº 121, issue 14, 2003, pgs. 121-138. Disponível em: < <https://ssrn.com/abstract=1330243> >. Acesso em 27 jul. 2024.

CONVENÇÃO para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional = CONVENTION for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air. 28 maio 1999. Disponível em: <<https://www.iata.org/contentassets/fb1137ff561a4819a2d38f3db7308758/mc99-full-text.pdf>>. Acesso em 31 jul. 2024.

CONVENÇÃO Relativa ao Regulamento da Navegação Aérea = Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation. 13 outubro 1919. Disponível em: <https://library.arcticportal.org/1580/1/1919_Paris_convention.pdf> Acesso em 1 ago. 2024.

CONVENÇÃO de Varsóvia sobre a Unificação de Certas Regras relativas ao transporte aéreo internacional = WARSAW Convention for the Unification of certain rules relating to international carriage by air. 12 outubro 1929. Disponível em: < <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/local/at/dhl-global-forwarding/documents/pdf/at-global-forwarding-warsaw-convention-en.pdf> >. Acesso em: 27 abr. 2024.

CONVENÇÃO sobre a Aviação Comercial = Convention Aviation Commercial. 15 fevereiro 1928. Disponível em: <<https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-29.html>> Acesso em: 31 jul. 2024.

CONVENÇÃO sobre a Organização Civil Internacional = Convention on International Civil Aviation. 7 dezembro 1944. Disponível em: <https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf >. Acesso em: 23 jul. 2024.

DEMPSEY, Paul Stephen. Flights of Fancy & Fights of Fury: Arbitration and Adjudication of



Commercial and Political Disputes in International Aviation. Georgia Journal of International and Comparative Law - School of Law, University of Georgia, United States, nº 2, issue 32, 2004, pgs. 231-305. Disponível em: <<https://ssrn.com/abstract=1943745>>. Acesso em: 04 jun. 2024.

DICKER, Ross T. The Use of Arbitration in the Settlement of Bilateral Air Rights Disputes. Vanderbilt Law Review - Vanderbilt University Law School, Tennessee, nº 124, volume 3, issue 2, 1970, pgs. 124 - 163. Disponível em: <<https://scholarship.law.vanderbilt.edu/vjtl/vol3/iss2/4/>>. Acesso em 31 jul. 2024.

DOLINGER, Jacob. Direito internacional privado. 15. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

FRANCE V. UNITED STATES. Documento eletrônico. Disponível em <<https://www.iilj.org/wp-content/uploads/2016/08/Air-Services-Arbitration-France-v.-US.pdf>>. Acesso em 23 jun. 2024.

GARCIA, Daniela Maria Rojas. Should Air Cargo Disputes be Settled Through International Commercial Arbitration? A Commentary on the Arbitration Clause of the Montreal Convention of 1999. The Aviation & Space Journal. Ano XVIII, Nº 4, outubro/novembro 2019, pgs. 2-12. Disponível em: <<https://www.fog.it/tasj/tasj-19-04.pdf>>. Acesso em: 31 jul. 2024.

GLOBAL Arbitration Review. Documento eletrônico. Disponível em <<https://globalarbitrationreview.com/review/the-asia-pacific-arbitration-review/2019/article/shanghai-international-aviation-court-of-arbitration-take-in-aviation-arbitration>>. Acesso em 11 abr. 2024.

_____. Documento eletrônico. Disponível em <<https://globalarbitrationreview.com/guide/the-guide-aviation-and-space-disputes/first-edition/article/in-trusted-hands-arbitrating-aviation-disputes>>. Acesso em 29 jul. 2024.

HILL, Harriet Oswalt, Bermuda II: The British Revolution of 1976, 44 J. Air L. & Com. 111 1978, pgs. 111-129. Disponível em: <https://scholar.smu.edu/jalc/vol44/iss1/5/?utm_source=scholar.smu.edu%2Fjalc%2Fvol44%2Fiss1%2F5&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages>. Acesso em 23 jun. 2024.

IATA. Documento eletrônico. Disponível em <<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/quarterly--air-transport--chartbook-q4-2023/>>. Acesso em 11 abr. 2024.

INTERNATIONAL Arbitration Fee Schedule. Documento eletrônico. Disponível em



<https://www.adr.org/sites/default/files/International-Arbitration_Fee-Schedule.pdf>. Acesso em 31 jul. 2024.

ITALY-U.S. Air Transport Arbitration: Advisory Opinion Of Tribunal. International Legal Materials 4, no. 5, 1965, pgs. 974–987. Disponível em: <<http://www.jstor.org/stable/20689968>>. Acesso em 31 jul. 2024.

LATCHFORD Stephen. Habana Convention on Commercial Aviation, 2 J. AIR L. & COM. 207, 1931, pgs. 207 - 210. Disponível em: <https://scholar.smu.edu/jalc/vol2/iss2/6> Acesso em 31 jul. 2024.

LAW. Documento eletrônico. Disponível em <<https://www.law.com/international-edition/2024/02/26/asia-marks-first-specialized-mediation-framework-for-aviation-in-singapore/?slreturn=20240321112402>>. Acesso em 21 abr. 2024.

LUONGO, Norberto Ezequiel. El Sistema de Solución de Diferencias entre Estados de la OACI. ¿Mecanismo en Crisis o en Proceso de Revitalización? (ICAO's Settlement of Differences Mechanism: A Procedure in Crisis or in Recovery?). Revista del Derecho del Transporte Terrestre, Marítimo, Aéreo e Intermodal - Ed. Marcial Pons, Spain, issue 22, abr. 2018, pgs. 41-60. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=3201652>. DOI: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3201652>. Acesso em 21 abr. 2024.

MCKENRY JR., Carl E. B. Judicial Jurisdiction under the Warsaw Convention, 29 J. AIR L. & COM. 205, 1963, pgs. 205-229. Disponível em: <https://scholar.smu.edu/jalc/vol29/iss3/4>. Acesso em 31 jul. 2024.

MEIJER, Gert. Fundamentals of Aviation Operations. 1. ed. New York: NY Routledge, 2021. RAeS Arbitration & Mediation Scheme. Documento eletrônico. Disponível em <<https://www.aerosociety.com/about-us/arbitration-mediation/>>. Acesso em 29 jul. 2024

_____. Documento eletrônico. Disponível em <<https://www.aerosociety.com/media/4025/raesarbitrationclause.pdf>>. Acesso em 29 jul. 2024

SCOTT, Benjamyn I. et. al. Fundamentals of International Aviation Law and Policy. 1. ed. New York: NY Routledge, 2020.

SHARMAT, Viplav. International Aviation Arbitration: A Critical Analysis of Emerging Trends. Supreme Court Cases, SCC Journal, volume 6, 2023. Disponível em: <<https://www.sconline.com/blog/post/2023/09/01/international-aviation-arbitration-a-critical-analysis-of-emerging-trends/>>. Acesso em: 29 jul 2024

SHIAC. Documento Eletrônico. Disponível em:



<<https://www.shiac.org/pc/Aviation?moduleCode=cases&securityId=EWzJmQhd1mXzssK-duwIng>>. Acesso em: 31 jul. 2024.

_____. Documento Eletrônico. Disponível em:

<<https://www.shiac.org/pc/Aviation?moduleCode=aboutus>>. Acesso em: 31 jul. 2024.

SOLIVERES, Théo. L'arbitrage en droit aérien et spatial. (Master 2 Droit et management du transport aérien) – Faculté De Droit Et De Science Politique, Université D'aix-Marseille. França, 2018. Disponível em: <[soliveres_theo - larbitrage en droit aerien et spatial - 2017 - 2018 .pdf \(univ-amu.fr\)](https://soliveres-theo.github.io/larbitrage-en-droit-aerien-et-spatial-2017-2018.pdf)>. Acesso em: 12 de abr. 2024.

THE Hague Court Of Arbitration For Aviation. Documento eletrônico. Disponível em: <<https://www.haguecaa.org/ASSETS/Documents/ArbitrationCostsHCAA.pdf>>. Acesso em: 12 de abr. 2024.

_____. Documento eletrônico. Disponível em:

<<https://www.haguecaa.org/organization>>. Acesso em: 27 de abr. 2024.