



UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA
MATEUS PANARO AYRES

**A IMPORTÂNCIA DA CONSCIENTIZAÇÃO DA REPERCUSSÃO PENAL NA
PREVENÇÃO DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS**

Palhoça
2018

MATEUS PANARO AYRES

**A IMPORTÂNCIA DA CONSCIENTIZAÇÃO DA REPERCUSSÃO PENAL NA
PREVENÇÃO DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS**

Monografia apresentada ao Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Gestão e Direito Aeronáutico, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito à obtenção do título de Especialista em Gestão e Direito Aeronáutico

Orientação: Prof. Giovani de Paula, MSc.

Palhoça
2018

MATEUS PANARO AYRES

**A IMPORTÂNCIA DA CONSCIENTIZAÇÃO DA REPERCUSSÃO PENAL NA
PREVENÇÃO DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS**

Esta Monografia foi julgada adequada à obtenção do título de Especialista em Gestão e Direito Aeronáutico e aprovado em sua forma final pelo Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Gestão e Direito Aeronáutico, da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Palhoça, 02 de Outubro de 2018.

Professor orientador: Giovani de Paula, MSc.

Universidade do Sul de Santa Catarina

Prof. Alvaro José de Souto, MSc.

Universidade do Sul de Santa Catarina

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus a oportunidade de realizar mais uma etapa de suma importância em minha carreira, assim como a realização de um sonho pessoal.

Agradeço a todos os professores, ao meu orientador Giovani de Paula e à UNISUL pela troca de conhecimento e o aprendizado ao decorrer do curso. Agradeço a minha família pelo apoio na realização deste curso e o incentivo de sempre buscar mais conhecimento.

Agradeço a todos os meus amigos, aos membros do CENIPA e SERIPA que através dos eventos de segurança me deram o incentivo para buscar me especializar na área da segurança de voo, e aos doutrinadores do direito aeronáutico, que através de suas obras me despertaram a vontade de estudar esse tema, em especial ao aviador e juiz federal Marcelo Honorato, que através de sua obra “Crimes Aeronáuticos” e sua *expertise* em segurança de voo e aviação me serviu de base para buscar entender como a relação entre o direito aeronáutico e a segurança pode ser benéfica para a prevenção de futuras ocorrências.

Por fim agradeço ao futuro leitor desta obra pela paciência e tempo dedicado para tal, em busca de ampliar os conhecimentos e ao compartilhar o mesmo na comunidade aeronáutica.

RESUMO

Nos últimos anos tem-se observado o crescente número de casos de responsabilização penal em indivíduos ligados a aviação civil, principalmente comandantes e gestores de aviação. Antigamente a aviação era vista como algo complexo, em que seu entendimento e funcionamento ainda era algo pouco conhecido. No entanto, a cada dia, mais membros dos órgãos judiciais e policiais estão cientes do funcionamento da aviação civil e das responsabilidades imputáveis para aqueles que estão à frente de sua operação. O piloto em comando e os gestores de aviação estão altamente suscetíveis a responsabilização nas mais diversas esferas da justiça, pois são os responsáveis por conduzir a operação nos padrões de segurança aceitáveis e são responsáveis pelas decisões assim tomadas. Este trabalho apresenta aspectos básicos da segurança de voo e do direito penal aeronáutico, apresentando as devidas tipificações penais relativas a aviação. Observa-se que é de suma importância o entendimento dos mecanismos de funcionamento do direito penal aeronáutico e de sua limitação quanto a responsabilização. O conhecimento desta área é de suma importância para uma melhor tomada de decisão, pois há muitos casos em que o agente pode julgar não impactar a segurança de voo, mas que sim pode ensejar responsabilidade penal em caso de um agravante. Nesse caso, observa-se que o direito aeronáutico serve de base para o sistema de segurança de voo e que a ampliação do seu conhecimento auxilia a prevenção de ocorrências aeronáuticas. Após uma análise mais aprofundada é possível notar que embora as investigações SIPAER e judicial tenham metodologias e focos distintos ambas buscam a preservação da vida humana e a prevenção de futuras ocorrências.

Palavras-chave: Direito Penal Aeronáutico. Segurança de Voo. Responsabilidade Penal.

ABSTRACT

In the recent years has been observed a growing number of cases of criminal liability in civil aviation individuals, mainly aviation managers and captains. Formerly, aviation was seen as something complex, in which its understanding and functioning was still little known. However, more and more members of the judiciary and police are aware of the functioning of civil aviation and the accountability attributable to those who are at the forefront of its operation. The pilot-in-command and the aviation managers are highly susceptible to accountability in the most diverse spheres of justice as they are responsible for conducting the operation on acceptable safety standards and are responsible for the decisions thus made. This paper presents basic aspects of flight safety and aeronautical criminal law, presenting the appropriate criminal penalties for aviation. It is observed that it is of paramount importance the understanding of the functioning mechanisms of the aeronautical criminal law and its limitation as to the accountability. The knowledge of this area is very important for better decision making, since there are many cases in which the agent can judge not to impact the safety of flight, but that yes can give rise to criminal responsibility in case of an aggravating circumstance. In this case, it is observed that the aeronautical law serves as the basis for the flight safety system and that the expansion of its knowledge helps to prevent aeronautical occurrences. After a more in-depth analysis it is possible to note that although the SIPAER (brazilian's system of investigation and prevention of aeronautical occurrences) and judicial investigations have distinct methodologies and focus, both seek the preservation of human life and the prevention of future occurrences.

Key words: Aeronautical Criminal Law. Flight Safety. Criminal Accountability.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	7
2 ASPECTOS BÁSICOS DA SEGURANÇA DE VOO	13
2.1 A LEI 12.970, DE 8 DE MAIO DE 2014 – A PROTEÇÃO DAS FONTES SIPAER.....	15
2.2 A EVOLUÇÃO DAS TEORIAS DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS.....	16
2.3 A FILOSOFIA SIPAER.....	18
3 ASPECTOS BÁSICOS DE DIREITO PENAL AERONÁUTICO	22
3.1 O CRIME DOLOSO, O CRIME CULPOSO E O DOLO EVENTUAL.....	23
3.2 O CRIME DE ATENTADO CONTRA A SEGURANÇA DO TRANSPORTE AÉREO.....	25
3.3 EXEMPLOS APLICADOS DE RESPONSABILIDADE PENAL.....	27
3.4 AS CONTRAVENÇÕES PENAIS.....	33
3.5 AS RESPONSABILIDADES DO PILOTO EM COMANDO.....	39
4 CONCLUSÃO	41
REFERÊNCIAS	42

1. INTRODUÇÃO

A aviação civil teve sua origem após a Primeira Guerra Mundial, sendo o seu maior desenvolvimento posterior a Segunda Guerra Mundial, quando se observou uma oportunidade de negócio, agregado a necessidade de transporte e de utilização de todas as aeronaves remanescentes do período posterior e da infraestrutura em questão. Após a Primeira Guerra Mundial, os aviões que antes tinham finalidades militares, começaram a ser usados para entregas postais e este foi o início da aviação civil e da atividade comercial na aviação. Sendo assim, em maio de 1918, o exército americano iniciou as operações aeropostais entre Nova York e Washington (MILLBROOKE, 1999, p. 5-40). Na Europa, a França iniciou a exploração comercial do transporte aéreo também em 1918 e, nessa época, caso algum país quisesse sobrevoar ou pousar em outro território, este fazia acordos com cada país envolvido, dando assim, início aos voos internacionais (ALVES, 2012). Desde então observou-se a necessidade de padronização do tráfego aéreo e do surgimento de normas reguladoras da atividade, dando origem a diversos tratados e o surgimento da ICAO (*International Civil Aviation Organization*).

A evolução e incremento do tráfego aéreo mundial ao longo dos anos foi possível com a crescente e necessária padronização do setor, através das diversas convenções com tal fim, entre elas a Convenção de Paris, a Convenção de Chicago que originou a ICAO, e outras. A evolução da segurança operacional foi uma necessidade a ser atingida, uma vez que com o aumento do tráfego aéreo observou-se um aumento no número de ocorrências aeronáuticas. Com o avanço de ferramentas de gestão da segurança operacional foi possível atingir um nível de maturidade e garantia de segurança em sistemas altamente complexos e interativos. Como exemplo, o *Just Culture*¹ que tem como objetivo que aqueles que cometam erros possam se auto reportar, buscando a prevenção de acidentes, com base na boa fé de que seus atos não serão punidos ou utilizados em processos, haja vista que foi um erro e não uma violação. Muitas ocorrências não puderam ser evitadas à época por falta de maturidade e *expertise*, como a promoção da segurança entre empresas e aqueles que compõem o meio.

¹ Just Culture é uma cultura na qual os operadores de um sistema não são punidos por suas ações, omissões ou decisões, quando baseadas em sua experiência prévia e treinamento. No entanto, negligências e ações violativas, ou seja, intencionais, não são toleradas (BRYMER, 2008). Essa cultura tem como objetivo aumentar a capacidade de reportes, logo identificando riscos e incrementando a segurança operacional.

Ao passo que houve o avanço da segurança de voo, assim como de vários segmentos da aviação, houve a necessidade, até mesmo a exigência do avanço da normatização técnica, leis e tratados sobre o tema visando a maior proteção jurídica das pessoas, bens transportados e empresas, assim como uma melhor padronização de regras. Observa-se que durante muito tempo a falta de conhecimento do judiciário e/ou daqueles que buscavam o seu direito de acionar a justiça esteve presente na sociedade.

A cada dia a cultura aeronáutica está mais presente nos órgãos policiais e jurídicos de persecução penal e de investigação pública, entre eles, Justiça Federal e Estadual, Cortes Superiores, Polícia Federal, Militar e Civil, Ministério Público Federal e Estadual, apoiando e fundamentando a investigação judiciária. Porém, o conhecimento básico do universo jurídico, principalmente das consequências de desvios normativos, que à primeira vista podem não aparentar risco ao bem jurídico em questão, e que podem resultar desde infração de tráfego aéreo até reclusão de liberdade, ainda não está enraizado na esfera da aviação civil, principalmente pela falta de promoção do conhecimento jurídico ao meio operacional.

Segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica percebe-se a tamanha importância legal da presença do comandante a bordo, através dos artigos 165 e 166. O comandante além de ser o responsável pela operação e segurança da aeronave, também é preposto do proprietário ou operador durante a viagem, sendo o elemento final da cadeia produtiva da atividade aérea, em um evento singular, que é o voo. Todos os erros em cadeia podem convergir para a decisão e responsabilidade final do piloto em comando. Assim, observa-se à primeira vista o tamanho da responsabilidade jurídica, em todos os seus segmentos, principalmente o penal, sobre a figura do piloto em comando e da tripulação.

O profissional da atividade aérea tem sido alvo de questionamentos, dúvidas e, não raro, busca-se responsabilizá-lo por resultados lesivos (KALAZANS, 2008). Tem-se os casos de punição penal de 18 e 12 meses de prisão com a execução suspensa por três anos, de dois controladores japoneses pela sua participação numa quase-colisão entre aeronaves que provocou 57 feridos, a 31 de janeiro de 2001, e a instauração de processos crime contra dois pilotos e quatro controladores do acidente Gol e *Legacy*, ocorrido no Brasil, em 29 de Setembro de 2006, que resultou na queda de uma aeronave, danos em outra e na morte de 154 pessoas (MACHADO; MARTINS, 2008). Além desses casos tem-se a condenação pela corte italiana dos pilotos envolvidos no acidente da *Tuninter*, voo 1152, em 2005 por não terem adotado os procedimentos de emergência adequadamente antes da queda. Outro exemplo é o

de um piloto de uma aeronave modelo MD-11 da *Japan Airlines*, com capacidade média de 300 passageiros, no qual foi indiciado por negligência profissional, em 1997, devido à morte de um membro da tripulação em um incidente durante uma turbulência em voo, apesar de não ter sido considerado culpado, sua carreira e reputação tiveram danos irreparáveis (ALVES, 2012).

A ausência particular de entendimento de normas e consequências jurídicas para a proteção de um bem, que tem por finalidade a proteção de um bem jurídico maior, a vida, não é só consequência da falta de promoção de tal conhecimento na aviação civil, mas também pela instabilidade normativa que regula o setor. Muitos dos regulamentos brasileiros ainda em vigor, os chamados Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) foram baseados em normas americanas. No entanto observa-se que a realidade da aviação civil americana não é a mesma que a brasileira. Com o advento dos novos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) essa realidade vem sendo amenizada, uma vez que os regulamentos estão sendo reescritos e atualizados.

Sobre esse aspecto comenta Oliveira (2018):

No que concerne ao aspecto da técnica legislativa existem falhas grotescas capazes de causarem problemas socioeconômicos de mais alta relevância, a saber: Os antigos Regulamentos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) têm suas origens nos FAR (regulamentos de origem norte americana). Pergunta-se: A realidade cultural e econômica dos Estados Unidos é similar à do Brasil?''.

Tal instabilidade não é referente a falta de proteção ao bem jurídico ou a não aplicação da lei, em sua materialidade, mas também a grande quantidade de normas, que complementam os devidos regulamentos em vigor, expedidas através de Instruções Suplementares, Instruções do Comando da Aeronáutica e outros documentos que visam complementar um regulamento em vigor.

A contínua atualização e mudança de normas, presentes através não só dos regulamentos base mencionados, como também das emendas e instruções complementares dificultam o entendimento do todo e geram um *gap* entre o conhecimento da lei e o que de fato está em vigor. Dessa forma há uma maior probabilidade da ausência do *accountability*, que é a responsabilidade social e jurídica na imputabilidade de leis e na prestação de contas.

Inicialmente verifica-se que o direito aeronáutico aparenta ser universo a parte do universo da segurança de voo e da prevenção, uma vez que em tese ambas investigações, jurídica e SIPAER, possuem objetivos distintos. No entanto, observa-se que ao aprofundar o estudo em ambas as áreas, ambos compartilham de objetivos e responsabilidades, nas diversas direções de estudo a que apresentam. Dessa forma este trabalho abordará, posteriormente a esta introdução, os aspectos básicos do direito penal e em seguida os aspectos básicos da segurança de voo, por via de revisão bibliográfica de autores renomados e de normas legais aplicáveis.

A promoção da cultura de segurança e da cultura jurídica, que não está limitada ao direito aeronáutico, pode ser benéfica através dessa simbiose de conhecimento, buscando alertar a todos aviadores de sua responsabilidade como elemento final de uma cadeia produtiva. O objetivo geral deste trabalho é mostrar que a consciência de ambos universos pode trazer maior segurança no poder decisório em situações críticas e que inicialmente parecem não apresentar risco para a segurança e ao bem jurídico que se apresenta, mas que por alguma ocasião podem gerar consequências não desejáveis. Como exemplo a simples negligência de verificar o combustível após o abastecimento, através de sua drenagem, por pressão externa em iniciar o deslocamento horizontal no horário previsto, pode levar a uma situação de perigo e situação não desejada. Tal situação pode gerar consequências graves ao responsável final que é o comandante, dependendo da situação, pelo fato de sua inação perante a uma inspeção de segurança e a potencialidade do perigo presente.

Na análise de ocorrências aeronáuticas, sejam elas, incidentes ou acidentes, observa-se que inúmeras falhas ocorreram para gerar um evento final, não desejável, devido a erros ou violações, sendo o primeiro não-intencional e o segundo um desvio consciente de uma norma ou procedimento. Observa-se então que na esfera da segurança de voo, apesar de haver falhas latentes, é necessário, que um evento não desejável ou uma situação que leve a sua percepção ocorra, a fim de iniciar um processo de melhoria do sistema, pois com a ausência de dados e reportes torna-se difícil a identificação de perigos e análise dos devidos riscos. No entanto a cultura de reportes, vistorias de segurança e ações preditivas podem identificar perigos e evitar a consumação do fato próprio, uma vez que há métodos definidos que estipulam que para cada uma situação que leve a um acidente, houveram outras em maior número de perigo potencial. Há de se pensar que muitos desvios de procedimentos ocorrem, e que não chegam a resultar em um evento não desejado ou um reporte.

Na esfera da análise da investigação criminal tem-se o artigo 261 do código penal como definidor de condutas ilícitas na esfera jurídica da aviação. Segundo Dantas (2012) no desenrolar dos fatos e acontecimentos que culminam em um acidente, é bem possível que certas condutas de operadores da aviação constituam-se em ilícitos penais, ensejando, assim, o *jus puniendi* (poder-dever do Estado de aplicar sanções a qualquer pessoa que cometa crime). No entanto, observa-se que o artigo 261 menciona que qualquer ato tendente a impedir ou dificultar a navegação aérea ou que exponha a perigo aeronave, caracteriza o cometimento do crime de atentado contra a segurança de transporte aéreo (punível, a princípio, com reclusão, de dois a cinco anos), não necessitando exclusivamente que a consequência do ato resulte em um acidente.

De acordo com Honorato (2015) o estudo dos crimes aeronáuticos requer uma análise criteriosa dos crimes de perigo, uma vez que a segurança do transporte aéreo recebe um tratamento diferenciado da norma penal, pois a consumação desses delitos não exige a produção de um resultado material². Para um melhor entendimento é necessária a explicação e distinção entre os crimes de dano e crimes de perigo, que será abordado no capítulo 2 da pesquisa.

Com a inovação da Lei 12.970 de 8 de maio de 2014 houve uma maior proteção da investigação SIPAER e suas fontes, uma vez que muitos envolvidos com a operação aérea ou com ocorrências têm receio em passar informações e estas possam ensejar responsabilidade na esfera jurídica. A lei concedeu, além da independência, também a preferência ao investigador aeronáutico sobre os investigadores da justiça, inclusive no que toca ao acesso e custódia de material de interesse da investigação (arts. 88-B, 88-C), e requisição a entidades afins de laudos, exames, autópsias, documentos etc. (art. 88-G, §1º). Muitos delegados e juízes ainda utilizam de fontes da investigação SIPAER para consubstanciarem suas teses policiais e jurídicas, em busca de responsabilizar os envolvidos nas diversas esferas jurídicas (OLIVEIRA, 2018), dada necessidade de provas periciais, os devidos institutos de perícia legal têm relevante importância e autonomia para tal. Fato este evidenciado na decisão AP. 183/93 – 4ªC – DJ. 24.12.94:

² O resultado material neste caso pode ser entendido como resultado de um crime material. Assim sendo o crime material como aquele que só se consuma com a produção do resultado naturalístico. No caso de crime de perigo, basta que a conduta ponha em perigo uma situação tutelada para ter sua tipicidade legal.

[...] evidentemente, simples noticiário de imprensa não constitui prova com relação à manutenção da aeronave. Demais, ele é contrastado com o Relatório Final do CENIPA – este sim, valioso elemento probatório vez que resulta de diligência de órgão do Ministério da Aeronáutica [...] (BRASIL, 1994)

Segundo o entendimento de Oliveira (2018, p.115) é esperado que haja a investigação no âmbito jurídico, uma vez que prevê a Constituição da República Federativa do Brasil em seu artigo 5º, inciso XXXV o princípio da inafastabilidade de jurisdição, não podendo a esfera jurídica abrir mão de realizar o seu papel. Assim, o intercâmbio de informações entre SIPAER e a justiça é esperado, sob pena de crime de desobediência, disposto no artigo 330 do Código Penal. Conforme já mencionado, a Lei 12.970 teve origem para normatizar essa troca de informações. No entanto, ainda há muito descaso e falta de conhecimento da esfera preventiva, por parte de membros da justiça. Ressalta esse ponto a *Flight Safety Foundation* (instituição sem fins lucrativos com o objetivo de gerar diretrizes de segurança de voo), que tem sua preocupação uma vez que ao criminalizar acidentes aéreos, corre-se o risco de intimidar testemunhas que poderiam colaborar com as investigações e a prevenir novos acidentes. Oliveira (2018) explicita que ao decorrer do 2º Fórum Brasileiro para o Desenvolvimento da Aviação Civil um representante da ICAO enfatizou que:

A Organização de Aviação Civil tem demonstrado sua preocupação quanto ao uso dos registros das investigações para procedimentos disciplinares civil, administrativos e criminais, pois as informações prestadas voluntariamente por testemunhas poderão ser ocultadas aos investigadores, afetando seriamente a qualidade das investigações e, conseqüentemente, da prevenção. Não faz parte dos objetivos da investigação a identificação de culpa ou responsabilidade.

Assim, ressalta-se que após a análise dos argumentos apresentados a importância do conhecimento das normas legais, por parte dos pilotos e envolvidos na operação aérea, principalmente investigadores de acidentes, policiais, peritos e demais integrantes do sistema de justiça. Tem-se maior poder decisório e respaldo legal para realizar suas tarefas, sabendo até onde vai o dever de agir e o de não agir e quebrando certos misticismos sobre culpabilidade de reportes e ações preventivas.

2. ASPECTOS BÁSICOS DA SEGURANÇA DE VOO

A atividade da segurança de voo é de suma importância para a preservação da atividade e, logo, da vida humana. Antigamente as investigações de ocorrências eram realizadas por órgãos ligados ao serviço militar e tinham o caráter de inquérito, tendo como finalidade a responsabilização pela ocorrência. Competia ao Comandante da Zona Aérea e aos Comandantes de Unidades imporem sanções disciplinares àqueles responsáveis pelos acidentes, reforçando-se o caráter punitivo da segurança de voo àquela época (PRADO; JASPER, 2015). Dessa forma há de se notar o caráter punitivo das investigações a essa época, indo contra a filosofia atual do Sistema de Prevenção e Investigação de Acidentes Aéreos (SIPAER). Com a criação do SIPAER, através do Decreto nº 57.055 em 1965, tendo como o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes (CENIPA) o seu órgão central, a filosofia da investigação foi sendo alterada ao longo do tempo. Observou-se a troca do termo “inquérito” pelo termo “investigação”, em concordância com a ICAO. Observa-se no Cap. 3, item 3-1, do Anexo 13 da ICAO que: “O único objetivo da investigação de um acidente ou incidente deverá ser a prevenção de acidentes ou incidentes. Não faz parte dos objetivos da investigação a identificação de culpa ou responsabilidade”.

Hoje em dia o nível da filosofia SIPAER avançou tanto que se tem a lei nº 12.970 de 2014 que trata do sigilo profissional da investigação SIPAER, em termos de acesso a informação e criando processos de intercâmbio de informação entre a investigação preventiva e a policial. No entanto, ainda se observa o receio em reportar situações de perigo e o pensamento em que segurança de voo busca a punição dos atos, decorrente dessa raiz histórica.

Para um melhor entendimento dos conceitos e diferenciações de acidente aeronáutico e incidente vale ressaltar as definições básicas presentes na NSCA 3-13:

ACIDENTE AERONÁUTICO

Toda ocorrência aeronáutica relacionada à operação de uma aeronave tripulada, havida entre o momento em que uma pessoa nela embarca com a intenção de realizar um voo até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado ou; no caso de uma aeronave não tripulada, toda ocorrência havida entre o momento que a aeronave está pronta para se movimentar, com a intenção de voo, até a sua

parada total pelo término do voo, e seu sistema de propulsão tenha sido desligado e, durante os quais, pelo menos uma das situações abaixo ocorra:

a) uma pessoa sofra lesão grave ou venha a falecer como resultado de:

- estar na aeronave;

- ter contato direto com qualquer parte da aeronave, incluindo aquelas que dela tenham se desprendido; ou

- ser submetida à exposição direta do sopro de hélice, de rotor ou de escapamento de jato, ou às suas consequências.

NOTA 1 - Exceção será feita quando as lesões, ou óbito, resultarem de causas naturais, forem autoinfligidas ou infligidas por terceiros, ou forem causadas a pessoas que embarcaram clandestinamente e se acomodaram em área que não as destinadas aos passageiros e tripulantes.

NOTA 2 - As lesões decorrentes de um Acidente Aeronáutico que resultem

óbito em até 30 dias após a data da ocorrência são consideradas lesões fatais.

b) a aeronave tenha falha estrutural ou dano que:

- afete a resistência estrutural, o seu desempenho ou as suas características de

voo; ou

- normalmente exija a realização de grande reparo ou a substituição do componente afetado.

NOTA 3 - Exceção será feita para falha ou danos quando limitados a um único motor (incluindo carenagens ou acessórios), para danos limitados às hélices, às pontas de asa, às antenas, aos probes, aletas, aos pneus, aos freios, às rodas, às carenagens do trem, aos painéis, às portas do trem de pouso, aos para-brisas, aos amassamentos leves e pequenas perfurações no revestimento da aeronave, ou danos menores às pás do rotor principal e de cauda, ao trem de pouso, e aqueles danos resultantes de colisão com granizo ou ave (incluindo perfurações no radome).

NOTA 4 - O Adendo E do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de danos que podem ser considerados exemplos de acidentes aeronáuticos. Uma tradução livre desta lista encontra-se no Anexo B desta Norma.

c) a aeronave seja considerada desaparecida ou esteja em local inacessível.

NOTA 5 - Uma aeronave será considerada desaparecida quando as buscas oficiais forem suspensas e os destroços não forem encontrados.

Observa-se que posteriormente à classificação do conceito de acidente aeronáutico vale definir o conceito de incidente aeronáutico. Os incidentes aeronáuticos podem ser classificados em graves e leves. Para efeito deste estudo observa-se que os incidentes leves não são tão relevantes à luz do direito, uma vez que dificilmente ensejam responsabilidade para os seus agentes. Observa-se então que:

INCIDENTE AERONÁUTICO

Uma ocorrência aeronáutica, não classificada como um acidente, associada à operação de uma aeronave, que afete ou possa afetar a segurança da operação.

NOTA - Os tipos de incidentes que são de interesse principal à ICAO para estudos de prevenção de acidentes estão listados no Adendo C do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE

Incidente aeronáutico envolvendo circunstâncias que indiquem que houve elevado risco de acidente relacionado à operação de uma aeronave que, no caso de aeronave tripulada, ocorre entre o momento em que uma pessoa nela embarca, com a intenção de realizar um voo, até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado; ou, no caso de uma aeronave não tripulada, ocorre entre o momento em que a aeronave está pronta para se movimentar, com a intenção de voo, até a sua parada total pelo término do voo, e seu sistema de propulsão tenha sido desligado.

NOTA 1 - A diferença entre o incidente grave e o acidente está apenas nas consequências.

NOTA 2 - O Adendo C do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional apresenta uma lista de situações que podem ser consideradas exemplos de incidentes aeronáuticos graves.

2.1 A LEI 12.970, DE 8 DE MAIO DE 2014 – A PROTEÇÃO DAS FONTES SIPAER

A lei em seu art. 86 já define que a investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos tem por objetivo único a prevenção de outros acidentes e incidentes por meio da identificação dos fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, para a ocorrência e da emissão de recomendações de segurança operacional (BRASIL, 2014). Através deste artigo há de se verificar um objetivo para a investigação preventiva, distinto da investigação policial e judicial. Há muita polêmica a respeito da interpretação desta lei e de sua eficácia jurídica. No entanto, há muitos benefícios em sua aplicação. No art. 88-A, parágrafo 20 tem-se a oportunidade do órgão investigativo em deixar a investigação, em caso de constatado ato ilícito e a investigação não trazer benefício para a prevenção de outros acidentes. Oliveira (2018) questiona se o investigador SIPAER estaria capacitado para definir ou não quando a situação encontrada se enquadraria em indício de crime, com base no artigo 239 do Código Processual Penal.

O art. 88-C é onde se encontra a maior polêmica, pois o artigo trata a preferência da investigação SIPAER perante a investigação judicial nos termos do acesso e a guarda de

itens do interesse a investigação. De acordo com Calazans (2014) a prevalência da investigação técnica sobre a criminal torna possível alcançar e colher quantidade muito superior de informações disponíveis e, principalmente, de atos e fatos relacionados aos agentes envolvidos. Não obstante as controvérsias sobre a legitimidade da lei, há de se notar a importância da prevenção de futuras ocorrências e da proteção e amparo legal as fontes que colaboram com a investigação SIPAER.

Observa-se uma situação peculiar na aviação portuguesa, no qual o tribunal português enviou ao tribunal italiano dados de voz do *Cockpit Voice Recorder* de uma aeronave para a devida análise. Através desse acidente, na Ilha dos Açores em 1999, houve a iniciativa por parte do governo português em anunciar a Diretiva 94-56-CE, através de um parecer da Procuradoria Geral, no qual constatava a possibilidade de uso de dados da investigação técnica para responsabilização judicial. Posteriormente, em 2002, o governo português anunciou a ICAO sobre a diferença nacional e em 2003 se tornou um país a não dar mais garantia de confidencialidade sobre os dados de voz gravador pelo CVR. A posição relativa de Portugal é o entendimento de que há interesses públicos mais importantes do que interesses privados e a restrição de dados investigativos estaria colaborando com a restrição do direito publico, o principio do contraditório e a ampla defesa (KALAZANS, 2018).

Com relação a proteção legal das fontes SIPAER há de se notar a especificidade do art. 88-K que diz que as fontes de informação e conclusões de investigações SIPAER não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e estabelece procedimentos judiciais para obtenção e intercambio de informações entre ambas investigações. Observa-se que a lei inova, elevando o nível da aviação brasileira, ao definir um escopo de trabalho entre a justiça e a autoridade de investigação.

2.2 A EVOLUÇÃO DAS TEORIAS DE OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS

Não obstante ao mencionado anteriormente, no qual no início havia o carácter punitivo através do inquérito aeronáutico, houve uma crescente evolução no entendimento e desenvolvimento de teorias das ocorrências aeronáuticas. Já no âmbito da busca pela prevenção diversos foram os autores de teorias que buscavam entender o mecanismo de falha que levava a uma ocorrência. Com o andar das Revoluções Industriais e o incremento da

produção, houve também o incremento de ocorrências no ambiente de trabalho. Autores de teorias, em geral muito similares, como Heinrich e Frank Bird analisaram que para cada acidente havia uma média muito maior de incidentes. A composição dessa estatística abordava o estudo como similar a uma pirâmide. Observa-se que a segurança de voo teve uma raiz muito forte na segurança do trabalho.

No início estudava-se as ocorrências aeronáuticas como sendo relação simples de causa e efeito e tinham um caráter reativo. Os avanços tecnológicos e no campo da pesquisa começaram a analisar as situações como não somente tal simples relação. Observou-se que havia algo mais complexo. A teoria evoluiu para os estudos de falhas em cadeia, como a teoria de James Reason, que analisa o acidente como um queijo suíço. Diversas são as falhas necessárias para que ocorra um acidente e caso hajam barreiras impeditivas o evento final não ocorre. A esse ponto iniciou-se também a abordagem dos aspectos preventivos nos termos reativos, proativos e preditivos. A análise reativa tratava de que esperava-se acontecer o evento para buscar prevenir novos acidentes, como o caso da investigação e emissão de recomendações de segurança. A análise proativa baseava-se na antecipação de tais situações, através de reportes voluntários e inspeções de segurança, antecipando a busca por eventos de perigo e situações que podem fragilizar a segurança. Por fim, o aspecto preditivo é o monitoramento em tempo real da operação, através de sistemas avançados e altamente tecnológicos que buscam analisar com precisão aspectos que podem levar a uma situação não desejada.

Através da mudança na forma de analisar os eventos houve o desenvolvimento de inúmeras ferramentas que apoiam a busca pela segurança de voo. O *Crew Resource Management* (CRM), como exemplo, busca um melhor entrosamento entre a tripulação e que facilite a abertura de canais de comunicação entre todos os envolvidos, dando oportunidade de que todos possam reportar situações inseguras. À busca pela meta de zero acidente tornou-se utópica com a evolução do entendimento da segurança de voo e surgiu-se então o conceito do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO). Esse sistema busca, manter o risco a um nível aceitável, que é variável para cada organização. Outra ferramenta que foi desenvolvida foi o conceito do *Just Culture*.

O *Just Culture* idealiza que os envolvidos na operação aeronáutica reportem, inclusive, seus próprios erros. A teoria distingue erros e violações, sendo o erro aquele ato cometido em desacordo com a norma, mas que não havia a intenção. Já a violação é o ato, em desacordo com a norma, que agiu com a intenção, podendo ser negligente ou imprudente. Os

reportes de erros, segundo a teoria, deveriam ser valorizados e incentivados, já as violações deveriam ser extinguidas.

Na comunidade aeronáutica há um grande receio por parte de pilotos em reportar seus próprios erros. Há ainda a forte presença de que a segurança de voo tem função punitiva e assim muitos eventos que ocorrem não são de conhecimento do setor encarregado de mitigá-los. Observa-se que o aspecto da violação estaria mais atrelado ao dolo ou ao dolo eventual, pois o autor age com o conhecimento dos riscos e das violações de normas existentes. Já o erro está ligado à culpa, pois o autor não desejava violar as normas e produzir o resultado final.

Apesar dos aspectos destacados, sobre quando se aplica as leis e as devidas imputabilidades perante o dolo e a culpa, assim como a Lei 12.970 e os aspectos positivos da cultura de segurança, há autores como Santos (2008) que afirmam que a evolução do direito penal aeronáutico visa atrapalhar a cultura de segurança e o *Just Culture*, no entanto há de se notar que tal autor baseia-se na realidade portuguesa e a realidade brasileira inova com a lei de proteção aos dados da investigação e a constituição federal nos quais protegem um cidadão de produzir provas contra si mesmo.

2.3 A FILOSOFIA SIPAER

Com o advento do CENIPA e a nova filosofia que regia as atividades investigativas, em busca da prevenção e não mais da culpabilidade fez-se do lema “o Homem, o Meio e a Máquina” o pilar dessa nova filosofia. A interação entre esses elementos pode gerar situações de perigo, no qual o risco deve ser avaliado para posterior mitigação e adequação do sistema. A investigação de acidentes já não analisa mais um simples caso isolado, mas sim as diversas interações envolventes em um evento. Com a mudança da mentalidade que envolve o sistema de investigação, fez-se necessário uma nova filosofia para ilustrar os âmbitos desse novo sistema. A filosofia SIPAER trata que:

- A. Todos acidentes podem e devem ser evitados.

Todos acidentes possuem precedentes históricos e não são resultados de uma causa única. Esse tópico também afasta argumentos de que acidentes eram muito complexos a ponto de que seria impossível a sua não ocorrência. A meta da segurança de voo, apesar de utópica, seria a ocorrência nula de acidentes ou incidentes. Atualmente o objetivo é buscar um nível aceitável de risco e mitigar o máximo de eventos possíveis.

B. Todos os acidentes resultam de uma sequência de eventos e nunca de uma causa isolada.

O tópico em questão ressalta a importância do entendimento de que nenhum acidente é simples relação de uma causa e consequência. Há inúmeras interações que envolvem o ambiente no qual ocorre o voo. Essas interações falhas, em sequência, podem levar a uma situação indesejada, que se não é mitigada e ocorre em cascata com outras, pode levar a um acidente aeronáutico.

C. Todo acidente tem um precedente.

Seguindo a lógica mencionada no item B, não há acidente que ocorreu por acaso ou que seja um mistério. Há ocorrências complexas e que levam tempo para serem entendidas, mas todas tinham um precedente.

D. Prevenção de acidentes é uma tarefa que requer mobilização geral.

Observa-se que esse tópico ressalta a importância da mobilização de todos envolvidos com a segurança de voo para a manutenção eficaz do sistema. Há quem pense que segurança de voo é de responsabilidade do alto escalão de uma empresa, no entanto sem o envolvimento de todos os integrantes desse sistema torna-se difícil mitigar e analisar todas situações de perigo. À luz dos termos legais observa-se responsabilidade de todos os

envolvidos na operação, remetendo ao prévio estudo básico dos aspectos do direito penal aeronáutico.

E. O propósito da prevenção de acidentes não é restringir a atividade aérea; ao contrário, estimular seu desenvolvimento com segurança.

Há muito rumor na comunidade aeronáutica, de profissionais menos esclarecidos nos termos da lei e da segurança, que segurança de voo tem como objetivo restringir a atividade. No entanto, observa-se que o conhecimento de aspectos da segurança de voo é de fundamental apoio para tomada de decisão se a operação deve seguir ou não, desmitificando tabus e gerenciando o risco. Muitas das vezes pode-se interromper uma operação por receio de haver algum perigo iminente, no entanto com o conhecimento de gestão de risco pode-se fazer uma avaliação mais rigorosa e precisa.

F. O Presidente, Diretores e Chefes são os principais responsáveis pelas medidas de segurança.

Os principais gestores da empresa são os responsáveis em demonstrar interesse na segurança e investir em tal, pois são os exemplos para os demais colaboradores. Nesse aspecto também se estende a responsabilidade jurídica. Os gestores são os principais responsáveis legais perante a implementação e elaboração de políticas de segurança e não podem atuar de maneira negligente sobre tal.

G. Em prevenção de acidentes não há segredos, nem bandeiras.

No aspecto preventivo não há espaço para misticismo ou ocultação de informação. Todo aspecto deve ser difundido o quanto antes, buscando o conhecimento de toda a comunidade, pois tal fato pode ser útil para prevenir futuras ocorrências.

É de fundamental importância, após os conceitos apresentados, entender que a investigação SIPAER busca a prevenção de futuras ocorrências. Isto é, sua fundamentação é baseada em estruturas lógicas que buscam condições inseguras, conclusões concretas e emitidas sob recomendações de segurança para as devidas pessoas ou órgãos que possam eliminar ou mitigar tais condições (HONORATO, 2012).

Embora a investigação judicial em essência busque a prevenção de futuras ocorrências que ponham em perigo a aviação e a segurança há de se notar que sua metodologia e objetividade é distinta. A investigação judicial tem como o foco buscar repreender condutas tipificadas em crimes ou contravenções penais, com base em uma perspectiva de algo já que aconteceu. A busca é por indícios de autoria, sua conclusão é através da atribuição de culpa ou responsabilidade (HONORATO, 2012). Através do próximo capítulo será possível entender alguns aspectos básicos do direito penal aeronáutico.

3. ASPECTOS BÁSICOS DE DIREITO PENAL AERONÁUTICO

Para o entendimento do Direito Penal Aeronáutico há a necessidade de entender conceitos básicos do Direito Penal. O jurista Heleno Cláudio Fragoso define crime como toda ação ou omissão proibida pela lei sob ameaça de pena, e adicionalmente observa-se no Código Penal, em seu artigo 1º: “Não há crime sem lei anterior que o defina. Não há pena sem prévia cominação legal”. É importante observar que, basicamente, há dois tipos de crimes: os crimes de dano e os crimes de perigo.

Os crimes de dano são aqueles que para sua consumação é necessária a superveniência da lesão efetiva do bem jurídico. A ausência desta pode caracterizar a tentativa ou um indiferente penal, como ocorre com os crimes materiais (homicídio, furto, lesão corporal).

Já o crime de perigo é aquele que se consuma com a simples criação do perigo para o bem jurídico protegido, sem produzir um dano efetivo. Nesses crimes, o elemento subjetivo é o dolo de perigo, cuja vontade limita-se à criação da situação de perigo, não querendo o dano, nem mesmo eventualmente. Segundo Honorato (2015) não são todos os bens jurídicos tutelados por tipos penais de perigo, apenas aqueles que possuem um maior valor social ou que possuem uma maior fragilidade que o detêm e observa-se que o transporte aéreo entra nessa categoria de crime de perigo. O autor Greco (2017) divide os crimes de perigo em duas categorias: crimes de perigo abstrato e crimes de perigo concreto.

Os crimes de perigo abstrato são reconhecidos como crimes de perigo presumido e a conduta do agente, independentemente de comprovação, no caso concreto, produz uma situação de perigo que o tipo penal procura evitar. Como exemplo tem-se o crime de omissão de socorro, no qual o simples fato de deixar de prestar assistência, quando possível fazê-lo, sem risco pessoal, nas situações por ele elencadas, se configuraria no delito citado (GRECO, 2017).

Os crimes de perigo concreto são aqueles cuja suposta situação de perigo precisa ser demonstrada no caso concreto, analisando assim o comportamento do agente, depois da realização do ato, para tipificação penal. O autor ressalta que atualmente as condutas de crimes abstratos estão sendo combatidas pela doutrina, uma vez que não se verifica no caso

concreto a potencialidade do dano existente no comportamento do agente, não respeitando assim o princípio da lesividade³.

Segundo Honorato (2015) existem dois tipos de crimes, na esfera do direito penal aeronáutico. Os crimes propriamente aeronáuticos, que estão vinculados diretamente a atividade aviatória. Entre eles o delito de atentado contra a segurança do transporte aéreo, os crimes de incêndio e explosão em aeronaves de transporte coletivo e os crimes de condução de aeronave sob o efeito de drogas. Os crimes impropriamente aeronáuticos são aqueles cujas condutas são tipificadas em delitos comuns, mas que decorrem de fatos relacionados à aviação e que podem exigir análise sob vista das ciências aeronáuticas.

Apesar de observar-se diversas vertentes e classificações no direito penal aeronáutico este artigo tem como o foco o estudo dos crimes propriamente aeronáuticos, pois neles estão classificados atos inseguros ou agravantes que ensejam responsabilidade perante a figura do piloto em comando, dos operadores aeronáuticos, da tripulação em geral e todos os demais ligados a operação aérea.

3.1 O CRIME DOLOSO, O CRIME CULPOSO E O DOLO EVENTUAL

De acordo com o Código Penal, em seu artigo 18 tem-se que crime doloso é quando o agente busca o resultado ou assume o risco de produzi-lo (BRASIL, 1940). No mesmo artigo, porém no parágrafo segundo, tem-se a definição de crime culposo quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia. Observa-se no parágrafo único deste artigo que salvo expresso em lei, ninguém pode ser punido por fato previsto como crime, senão quando praticado dolosamente. De acordo com GRECO (2017, p. 240) todo crime é doloso e somente haverá infração penal de natureza culposa quando estiver expresso em lei. A autora Nucci (2010, p. 204) apresenta três características do dolo, sendo todas essenciais para a categorização de crime doloso: a) abrangência, que é a tipificação do evento em todos os elementos do tipo; b) atualidade, pois o dolo deve estar presente quando a

³ Constitui um princípio fundamental para legitimar o direito penal no Estado Democrático, determinando que o direito penal deverá punir o crime se a conduta lesionar ou expor a lesão um bem jurídico penalmente tutelado.

realização da ação; c) possibilidade de influenciar o resultado, uma vez que é indispensável a vontade do agente.

O conceito de imprudência pressupõe um ato praticado de forma precipitada e sem cautela. Significa assim, que o agente sabe dos cuidados requeridos para executar a ação corretamente, mas não toma o cuidado devido. Seria por exemplo um piloto que voa a 200 nós em espaço aéreo restrito a 100 nós. Um ato negligente é quando o agente deixa de fazer algo com a consciência de que deveria ter feito, resultando em um evento danoso. No exemplo, um piloto que não realiza a inspeção externa pré voo. Basicamente é agir com descuido, desatenção ou indiferença. Por fim, o ato de imperícia é quando o agente age sem ter a habilidade necessária para tal. No caso específico um piloto que realiza voos fumigação (agrícola) sem a devida habilitação (VIEIRA, 2016).

De acordo com Carvalho (2015) o dolo eventual e a culpa consciente se diferenciam pelo fato de que no primeiro o agente aceitou o risco, enquanto no segundo acreditou sinceramente na sua não ocorrência. Portanto, o dolo eventual ocorre quando o agente age ou deixa de agir, conhece do risco de produzir um evento danoso a um bem jurídico tutelado e se conforma caso esse venha a acontecer. O mesmo autor ressalta que não basta, apenas o agir quando não deveria, pois isso caracteriza a imprudência. É imprescindível o conformismo sobre a possibilidade da ocorrência do resultado danoso. Segundo Capez (2011, p. 227) tem-se o exemplo do motorista, que conduz em velocidade incompatível com o local e realizando manobras arriscadas. Mesmo este prevendo que poderá vir a perder o controle direcional do veículo e atropelar ou até mesmo matar alguém, não se importa com a ocorrência de eventuais resultados indesejáveis, pois correr o risco é melhor do que interromper o prazer em dirigir em alta velocidade. No caso da aviação pode-se citar um mecânico que ao acompanhar um abastecimento se ausenta do mesmo para falar ao celular, e podendo gerar assim um desbalanceamento de combustível, contaminação de tanques e outros. Para estes, o resultado danoso não é querido, mas o risco é aceito.

3.2 O CRIME DE ATENTADO CONTRA A SEGURANÇA DO TRANSPORTE AÉREO

O Código Penal tipifica a conduta de crime contra a segurança do transporte aéreo em seu artigo 261 e nela observa-se dois elementos importantes: a conduta de expor a perigo embarcação e aeronave, própria e alheia; e a prática tendente a dificultar ou impedir a sua navegação. De acordo com Honorato (2013) para a tipificação penal por crime de perigo, é necessário a existência de atos que coloquem determinado aparelho aéreo em situação real de perigo, ou seja, que haja um perigo concreto. Um exemplo seria a necessidade de realização de manobras evasivas por parte do piloto, para desviar de balões de ar quente.

Verifica-se que apesar da simples exposição ao perigo, não necessitando de que se consuma um acidente, possa ocasionar tipificação penal, é necessário a exposição real ao perigo. O perigo criado tem de ser concreto, ou seja, capaz de gerar o dano, como um acidente aeronáutico, perda de controle da aeronave ou qualquer situação de maior perigo (HONORATO, 2015). Segundo Grecco (2017, p. 421) é necessário que a conduta do agente direcionada a aeronaves utilizadas para o transporte coletivo, pois caso contrário, o crime seria tipificado conforme o artigo 132 do CP, que trata sobre expor a vida ou a saúde de outrem a perigo direto e iminente. O mesmo autor reforça que é necessária a presença de exposição ao risco para que seja tipificado o artigo 261, pois o tipo penal está inserido no Título VIII que trata dos crimes de incolumidade pública e assim, caso não exista perigo a incolumidade pública não há sentido em utilizar tal tipificação penal. Inicialmente verifica-se que o artigo 261 trata do aspecto doloso do crime, resultando inicialmente penas de reclusão, de dois a cinco anos.

Atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo

Art. 261 – Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou imprópria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea:

Pena – reclusão, de dois a cinco anos.

§1º Se do fato resulta naufrágio, submersão ou encalhe de embarcação ou a queda ou destruição da aeronave:

Pena – reclusão, de quatro a doze anos.

Prática do crime com fim de lucro

§2º Aplica-se, também, a pena de multa, se o agente pratica o crime com o intuito de obter vantagem econômica, para si ou outrem.

Modalidade culposa

§3º No caso de culpa, se ocorre o sinistro:

Pena – detenção, de seis meses a dois anos.

O artigo 261 também trata do aspecto culposos do crime, quando o agente viole um dever objetivo de cuidado e o resultado era previsível. Como exemplo tem-se o comandante que se equivoca ao manusear as cartas de rota, em um voo por instrumentos, e acaba voando em um nível errôneo, contrário ao exigido e colocando em risco a colisão com outra aeronave (HONORATO, 2018). Na modalidade culposa o agente não agiu com o objetivo de provocar o resultado, mas previu e aceitou o risco do resultado. Nessa modalidade observa-se que, de acordo com o parágrafo terceiro, somente há a tipificação nesse artigo, na modalidade culposa, quando ocorre o sinistro aéreo. O autor Honorato (2018) também exemplifica o fato da realização de um rasante, sem devida autorização; a operação com excesso de peso, acima do envelope de voo; e a operação em pistas não homologadas são tipificadas na modalidade culposa, caso esse desvio de conduta leve ao sinistro aéreo, uma vez que o agente possuía ou deveria possuir o conhecimento do fato e agir para evitar um evento que colocasse a atividade em perigo. No entanto, algumas situações podem levar a sua tipificação como dolo eventual e se categorizar no crime de dolo, previsto no artigo 261. Por exemplo o voo rasante em uma área habitada e com obstáculos, no qual o piloto não buscava a ocorrência de um acidente, no entanto estava ciente dos riscos do voo a baixa altura e conformado com o resultado danoso que pode vir a acontecer.

Assim, ressalta Honorato (2015, p. 320) que quando as infrações aeronáuticas, como essa em questão, ocorrem dentro de um risco controlado, não se incide conduta criminal, que requeira a tipificação “perigo à aeronave” (art. 261 do CP) ou outra tipificação similar, mas sim entraria a tipificação apenas de contravenção penal. Nesse caso estaria exemplificado a questão do voo a baixa altura para reboque de faixas de propaganda, no qual a atividade requer essa passagem baixa e não seria um delito doloso, de maior agravante.

Observa-se então que há uma linha tênue entre a classificação do dolo eventual, que leva a tipificação também da conduta de exposição a risco uma aeronave, e entre a

classificação entre a conduta culposa, que apenas enseja responsabilidade na referida categoria se houver a ocorrência do sinistro. Então, muitas situações podem levar ao dolo eventual e agravar a situação de responsabilidade do piloto.

O delito de atentado contra a navegação aérea, em verdade, trata-se de tentativa punida como delito autônomo e, assim, a sua consumação é antecipada, sem que o resultado concreto contra alguma aeronave seja necessário. Observa-se que o delito contra a segurança da navegação aérea requer a presença de perigo em face do sistema da navegação aérea, embora o delito contra a segurança de aeronaves requer que exija a presença do perigo concreto diante de uma aeronave (HONORATO, 2015). O segundo tipo penal mencionado, então, não requer a consumação do perigo concreto, uma vez que sua tutela é antecipada.

3.3 EXEMPLOS APLICADOS DE RESPONSABILIDADE PENAL

Com base na teoria apresentada vale ressaltar exemplos típicos e reais para devida ilustração.

A. ACIDENTE AÉREO – BARON 58

No dia 28 de novembro de 2008 houve o acidente de um bimotor, de modelo *Beech 58*, na cidade de Anápolis. Como consideração inicial vale ressaltar que a aeronave estava em processo de transferência de marca americana, N400SA, para brasileira, PR-NSB. Procedimento normal quando se adquire uma aeronave em território alheio. Observa-se o fato de que durante o referido trâmite de homologação da aeronave no Brasil, conhecido como Vistoria Técnica Inicial, por parte da ANAC, verificou-se que os motores estavam com a manutenção vencida por tempo entre revisões (TBO). A aeronave não estava em condições aeronavegáveis no momento do acidente. Outro fato importante é que o piloto que estava voando a aeronave era conhecido por ser arrojado e pela sua habilidade em realizar *tounneaux*, manobra acrobática na qual a aeronave rola em torno de seu eixo horizontal. Segundo relatos, antes da decolagem o piloto comentou com uma das vítimas que o dia estava

propício para a realização de tal manobra. Anteriormente ao evento do sinistro aéreo, o mesmo avião realizou outros voos de demonstração, incluindo passageiros brasileiros e americanos. (BRASIL, 2010). De acordo com o relatório final A-086 do CENIPA:

Considerando que a aeronave estava sendo pilotada por um de seus proprietários e que tinha o outro como passageiro, verifica-se descaso com normas e procedimentos, conjugado com um comportamento complacente de ambos no desenvolvimento da atividade aérea, realizando voo de transporte de passageiros em uma aeronave para qual não havia sido apresentado o cumprimento dos requisitos de segurança previstos.

A atitude complacente do proprietário que estava na cadeira da esquerda, e que, segundo seu testemunho, não estava nos comandos da aeronave, mostrou-se recorrente (sic), em virtude de o mesmo ter apresentado comportamento semelhante por ocasião de um acidente anterior.

Quanto à cultura organizacional, pode-se inferir que era deficitária nos aspectos tocantes à segurança de suas operações, uma vez que seus gestores desenvolviam comportamentos complacentes e em desacordo com as normas e procedimentos vigentes.

A realização de uma manobra acrobática, sem que houvesse motivo justificado, contraria as regras da aviação civil e coloca em risco a operação da aeronave[...] (BRASIL, 2010).

No tocante às recomendações de segurança operacional, verifica-se que não há novidades e descobertas com a investigação desse caso, uma vez que as poucas recomendações emitidas são de caráter informativo e de revisão de condutas por parte da ANAC e outras entidades fiscalizatórias. Percebe-se com isso que esse sinistro aéreo está mais atrelado à justiça do que à vertente da segurança de voo, não deixando de notar os aspectos destacados na investigação técnica. Assim:

[...]partindo do ponto em que a sentença reconheceu que um dos ocupantes da cabine de pilotagem teria realizado um tounneaux, empregando para tanto uma aeronave não habilitada ao voo acrobático, tampouco o suposto piloto tinha tal habilitação, ficou configurado o dolo de perigo, isto é, a vontade de inserir a aeronave em um cenário de risco não permitido. [...] Se os fatos estivessem se encerrado aí, ou seja, só na manobra aérea de risco, já estaria consumado o delito de atentado contra a segurança do transporte aéreo simples (art. 261, caput), cuja pena vai de 2 a 5 anos. Contudo, como ainda ocorreu o sinistro aéreo (destruição da aeronave), a pena passa a ser de 4 a 12 anos (art. 261, §1º do CP). Mais que isso, como também faleceram seis pessoas em consequência do acidente aéreo, ainda incide a causa de aumento em dobro (art. 263 do CP). Por isso a pena do piloto chegou a 11 anos de reclusão. (HONORATO, 2015)

Dessa forma ressalta-se a importância da ciência da lei penal brasileira, por parte de operadores aéreos e demais envolvidos nessa operação, uma vez que condutas conscientes de risco à aviação, quando em face de perigo real, ainda que não tenham a intenção de produzir um acidente ou causa maior podem levar a penalização no campo criminal.

B. APELAÇÃO CRIMINAL – RÁDIO FM

Observa-se que a implementação de rádios sem a devida homologação e trâmites legais é considerado crime pelo artigo 70 da Lei 4.117/62 (Código Brasileiro de Telecomunicações).

Art. 70. Constitui crime punível com a pena de detenção de 1 (um) a 2 (dois) anos, aumentada da metade se houver dano a terceiro, a instalação ou utilização de telecomunicações, sem observância do disposto nesta Lei e nos regulamentos.

Parágrafo único. Precedendo ao processo penal, para os efeitos referidos neste artigo, será liminarmente procedida a busca e apreensão da estação ou aparelho ilegal. (BRASIL, 1962)

A apelação criminal número ACR 7646 SP 0007646-86.2007.4.03.6114 trata sobre uma decisão em corte superior, na qual isentou de responsabilidade o acusado. O Ministério Público Federal solicitava demanda ao acusado pelo crime de atentado a segurança do transporte aéreo (art. 261 do CP). Porém, a decisão superior alega que o dolo eventual alegado pelo MPF não restou minimamente demonstrado pela situação, pois o acusado não tinha intenção de criar situação de risco e expor a perigo a navegação aérea. Observa-se a importante declaração do desembargador do caso: “O crime do art. 261, §2º, do Código Penal somente admite punição em sua modalidade dolosa” (BRASIL, 2013).

Na íntegra observa-se a referida sentença:

- 1- Transitada em julgado, para a acusação, a sentença condenatória, a prescrição regula-se pela pena concretamente aplicada ao réu, nos termos do artigo 110, §1º, do Código Penal, com a redação vigente à época dos fatos.

- 2- Inaplicável, ao caso, a Lei nº 12.234/2010, de 05 de maio de 2010, que revogou o §2º, do artigo 110 do CP, para excluir a prescrição na modalidade retroativa, vedando o seu reconhecimento no período anterior ao recebimento da denúncia ou da queixa, uma vez que configurada novação legislativa em prejuízo dos apelantes, o que fere a vedação constitucional da retroatividade em desfavor do réu.
- 3- Na hipótese dos autos, o prazo prescricional aplicável é de quatro anos, nos termos do art. 109, V, do Código Penal, o qual foi ultrapassado entre a data dos fatos e o recebimento da denúncia, pelo que extinta a punibilidade do agente quanto ao crime previsto no art. 70 da Lei n. 4117/62.
- 4- A materialidade restou devidamente comprovada nos autos, mediante ofício expedido pelo Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo, reportando diversas interferências nas comunicações de aeronaves, originadas da "Rádio Estação FM, frequência 93,1FM, inclusive com a restrição no fluxo aéreo em razão das "fortes interferências" verificadas.
- 5- A autoria restou igualmente demonstrada, na medida em que o réu confirmou ser proprietário do imóvel locado para instalação de uma "rádio comunitária".
- 6- O crime do art. 261, §2º, do Código Penal somente admite punição em sua modalidade dolosa.
- 7- No entanto, o dolo eventual imputado ao réu pelo Ministério Público Federal não restou minimamente demonstrado. Com efeito, colhe-se dos depoimentos prestados em sede de inquérito policial e na fase judicial que o acusado entabulou tratativas para locar o imóvel a fim de que lá fosse instalada uma antena de rádio comunitária, mas não há sequer indícios de sua intenção de criar a situação de risco, expondo a perigo a navegação aérea.
- 8- O que se verifica é que o acusado tinha mero interesse econômico na locação do imóvel, sem antever o resultado potencialmente danoso, quanto menos admiti-lo.
- 9- Extinta a punibilidade do réu quanto ao crime previsto no art. 70 da Lei 4.117/62, pela prescrição da pretensão estatal.
- 10- Prejudicado o recurso da defesa.
- 11- Desprovido o apelo ministerial.

(BRASIL, 2013)

C. APELAÇÃO CRIMINAL – DESEMBARQUE DE PASSAGEIRO

O caso em questão trata de um passageiro da TAM Linhas Aéreas, que foi preso em flagrante ao fumar no banheiro da aeronave, em um voo entre Fortaleza e Manaus, após ordem de desembarque pelo comandante da aeronave. O caso foi confirmado pelas comissárias e o comandante, que serviram de testemunhas do caso. Assim consta nos autos:

Trata-se de de um inquisitório instaurado mediante Auto de Prisão de MÁRIO TAVARES DE LIMA FILHO, lavrado na madrugada do dia 06/09/2012, em virtude do Termo de Desembarque Compulsório de Passageiro (a) realizado pelo comandante do voo JJ3858 GEORGE LUIZ BERRETTA, acostado aos autos à fl. 13.

De acordo com o narrado pela tripulação do voo, o comandante GEORGE LUIZ BERRETTA (fl. 03); comissários de bordo REGINA MARAÍ HOSS (fls. 05/06) e JOÃO ÁVILA DE OLIVEIRA ALVEZ (fls. 08/09), o passageiro (denunciado) aéreo embarcou na cidade de Fortaleza/CE no voo TAM JJ 3858 com destino a Manaus, ocasião em que apresentou comportamento suspeito colocando em risco a incolumidade da aeronave, da tripulação e dos demais passageiros.

O flagranteado, que já apresentava sinais evidentes de ebbriez, fumava no banheiro da aeronave e foi surpreendido pela comissária de bordo REGINA, que percebeu o acionamento do alarme do banheiro, donde vinha sinal de fumaça; ao abrir a porta, viu o denunciado fumando; ele imediatamente jogou a bituca do cigarro no vaso sanitário. O fato durante o voo vinte minutos após a decolagem do avião que partia de Fortaleza para Manaus, onde foi efetuada a prisão em flagrante. (BRASIL, 2014, fls. 43/46)

Na seguinte apelação criminal observa-se a vontade do réu, através dos meios de justiça, em impetrar um *habeas corpus* sobre o caso em questão para trancamento da ação penal em questão. O advogado do réu alega que " (...) a conduta do agente não foi dolosa, mas imprudente (oriunda de culpa inconsciente) e meramente inconveniente (...) " (BRASIL, 2014, fl. 76) e que " (...) Vale lembrar que a modalidade culposa (art. 261, § 3º do CP) só é punível caso a conduta resulte efetivamente em sinistro. Ante a ausência do referido resultado, trata-se de situação manifestadamente atípica (...) " (BRASIL, 2014, fl. 76).

No entanto, alega o desembargador do caso que:

Sabe-se que o trancamento da ação penal, por meio do *habeas corpus*, somente é cabível quando houver comprovação, de plano, da ausência de justa causa, seja em razão da atipicidade da conduta, seja da ausência de indícios de autoria e materialidade delitiva, ou ainda da incidência de causa de extinção da punibilidade (BRASIL, 2014).

No caso em questão o recurso alegava que o réu foi ao banheiro fumar com o intuito de acalmar os seus ânimos em relação ao voo e o medo inerente a essa situação. No entanto destaca a corte que além de ser do conhecimento comum o risco de acender cigarros no interior do banheiro de aeronaves, em todos os voos, além dos avisos luminosos, os passageiros são alertados pela tripulação acerca da proibição de fumar. Além disso destaca em

depoimento do réu que ele imaginava que fosse proibido fumar dentro da aeronave”, assim caracterizando a ação dolosa, com plena consciência da proibição (BRASIL, 2014).

Observa-se nesse caso e no caso anterior que o art. 261 do CP, quando analisado na esfera da conduta culposa requer a ocorrência de sinistro. Analisando nessa ordem que o erro, muitas das vezes mencionado pela segurança de voo, está intimamente relacionado a conduta culposa na esfera judicial (negligência, imperícia e imprudência) observa-se a exoneração de condutas que não atuam com dolo ou dolo eventual, sem ocorrência de sinistro. Ainda há de notar que em momento algum no teor da decisão questionou-se a autoridade do comandante em realizar o desembarque do passageiro e a sua entrega às autoridades policiais, pois tal autoridade está expressa no art. 166 do Código Brasileiro de Aeronáutica. No entanto, sua atuação não está isenta de condutas de abuso de poder.

D. DENÚNCIA DO MPF – APUÍ TAXÍ AÉREO

A denúncia nº 923/2013 do Ministério Público Federal responsabiliza dois empresários pelo crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo, incorrendo as penas do art. 261, § 1º e 263 c/c 258 do Código Penal Brasileiro.

Segundo a denúncia a aeronave de matrícula PR-OKK, tentava decolar de Manaus para Apuí no Amazonas, no dia 16 de julho de 2013. O voo era de fim comercial e de transporte de passageiros. No entanto, a aeronave estava registrada junto a ANAC como privada e em nome de uma empresa chamada CONTRAP.

Após as investigações observou-se que os proprietários da empresa de nome CONTRAP também eram os sócios e administradores de uma empresa de táxi aéreo chamada APUÍ TAXÍ AÉREO. A empresa de aviação mencionada teve suas operações suspensas pela ANAC poucos dias antes do acidente e utilizava da CONTRAP e sua aeronave privada como apoio para suas operações. Assim, é notável a ilegalidade apresentada na qual uma aeronave privada estava realizando serviço de frete de passageiros, assim como o fato de o taxi aéreo emitir um bilhete de passagem, com suas operações suspensas. Ainda com base em esclarecimento da ANAC, o MPF alega que o serviço de fretamento realizado em aeronaves

privadas agrava ainda mais a situação exposta no art. 261, uma vez que em uma empresa de taxi aéreo os níveis de treinamento, manutenção e rigor na operação são muito maiores.

Assim apresenta a denúncia, datada de 15 de maio de 2017:

A omissão dos denunciados como responsáveis pela empresa Apuí Táxi Aéreo é patente, devendo incidir no caso em apreço o art. 13, § 2º, "a" do CPB, de tal sorte que os omitentes deviam e podiam agir para evitar o resultado.

A desconsideração das medidas de segurança para o exercício do transporte de passageiros por parte dos administradores da empresa foi decisiva a expor a perigo aeronave e causar a morte de seis pessoas.

Ademais, considerando a atividade exercida pela empresa, que envolve transporte de pessoas em aeronaves, e a suspensão da certificação para operar da empresa, os denunciados tinham previsão do que sua omissão poderia causar e, mesmo assim, assumiram os riscos sua ocorrência. Por essa razão, os denunciados atentaram contra segurança de transporte aéreo de forma dolosa (BRASIL, 2017).

O fato curioso e polêmico é que mesmo posteriormente ao surgimento da lei 12.970 de 2014, como no caso da denúncia de 2017, observa-se a fundamentação e o apoio de denúncias e decisões judiciais embasadas em relatórios técnicos emitidos pelo SERIPA ou CENIPA, fato tanto observado e comentado sobre a criminalização de acidentes aeronáuticos, uma vez que as investigações SIPAER e judiciais não deveriam se misturar e trilhar caminhos separados. Porém não é o que ainda se observa.

3.4 AS CONTRAVENÇÕES PENAIS

De acordo com Greco (2017, p. 236) contravenções penais protegem bens que não possuem a dignidade penal exigida pelos tipos penais que preveem os crimes e são cominadas penas mais brandas. A contravenção penal pode ser considerada como um crime tacanho, com pouca significância e de menor potencial ofensivo (PIRES, 2016). O mesmo autor aborda algumas características distintas, que caracterizam as contravenções, no entanto para o escopo desse trabalho é interessante destacar algumas. No crime é possível a punibilidade da tentativa, como exemplo o art. 261 do CP, e nos casos de contravenção penal não é possível punir a tentativa de execução, de acordo com o artigo 4º da Lei das Contravenções Penais.

Outra distinção é que as contravenções penais jamais permitem a aplicação de extraterritorialidade da lei, ou seja, os autores devem cometer as infrações dentro do território nacional. O regime prisional simples jamais admite que seja regime fechado e a ação penal deve ser pública e a autoridade proceder de ofício.

Tem-se tipificado no art. 33 e 35 da Lei de Contravenções Penais, casos específicos da aviação, onde:

Art. 33: Dirigir aeronave sem estar devidamente licenciado:

Pena – prisão simples, de quinze dias a três meses, e multa, de duzentos mil réis a dois contos de réis.

De acordo com Honorato (2015) diferentemente do delito contra a segurança do transporte aéreo, a contravenção do art. 33 não é dirigida tão somente à proteção da incolumidade pública do transporte aéreo coletivo, mas à busca da segurança em todas as formas da atividade. O autor destaca que o ponto chave dessa contravenção é: “sem estar devidamente licenciado”. O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 61/2013 define:

(10) Habilitação significa uma autorização associada a uma licença ou a um certificado, na qual são especificadas as qualificações e respectivas validades, condições especiais de operação e as respectivas atribuições e restrições relativas ao exercício das prerrogativas da licença ou certificado respectivos.

(12) Licença significa o documento emitido pela ANAC que formaliza a certificação de uma pessoa para atuar em operações aéreas civis, a partir do cumprimento de requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência e proficiência, verificados de acordo com as funções, limitações e prerrogativas pertinentes à referida licença.

Observa-se que o termo licença é mais genérico, sendo um documento emitido pela agência reguladora que formaliza uma certificação operativa, enquanto a habilitação trata de algo mais particular. No entanto, o legislador ao tratar do art. 33 da contravenção trata o termo “devidamente licenciado” como sendo todas as exigências formais que autorizem a direção de aeronaves, em uma certa situação em questão (HONORATO, 2015). Dessa forma,

tem-se a presença da tipificação do artigo 33 para casos esses de aviadores que realizam voos sem estar devidamente habilitados. Pode-se exemplificar aviadores que possuem a habilitação de um determinado avião e realizam voos em um modelo superior que exige realização de um curso de diferenças, e não o fez. Assim como, aviadores que estão voando aeronaves agrícolas sem a devida habilitação, por exemplo.

Não obstante a isso é de se lembrar que a conduta tipificada pelo art. 33 é a de operar aeronaves sem estar devidamente habilitado, de forma que o fato e a habilitação (ou licença) estar vencida, não produz o perigo que a norma busca punir, restando apenas a sanção de infração aeronáutica (HONORATO, 2015).

Outro artigo presente na Lei de Contravenções Penais que é de caso específico da aviação é o art. 35.

Art. 35: Entregar-se na prática da aviação, a acrobacias ou a voo baixos, fora da zona em que a lei o permite, ou fazer descer a aeronave fora dos lugares destinados a esse fim:

Pena – prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de quinhentos mil réis a cinco contos de réis.

É de se observar que o art. 35 tipifica duas condutas: a conduta de executar voos acrobáticos ou rasantes, em locais não autorizados, e, o pouso em locais não autorizados ou homologados. Segundo a doutrina o referido artigo busca punir condutas de pilotos devidamente habilitados que executam manobras acrobáticas em locais não permitidos. Observa-se que a aeronave é exposta a uma condição de risco controlado, uma vez que se a aeronave fosse colocada a uma situação de risco anormal, o risco então seria maior e a conduta seria tipificada como criminosa. É importante analisar o que diz a regulamentação específica e regras de tráfego aéreo. A ICA 100-12 que trata sobre as regras do ar diz:

4.1.7. VOO ACROBÁTICO

Nenhuma aeronave realizará voos acrobáticos em áreas que constituam perigo para o tráfego aéreo, excetuando-se as áreas estabelecidas para essa finalidade ou quando autorizado pela autoridade competente, conforme informação, assessoramento e/ou autorização do órgão ATS pertinente.

Dessa forma, o fato de o voo acrobático ser realizado em área estabelecida para tal ou quando autorizado por autoridade competente excetua-se ao caráter de perigo ao tráfego aéreo caracterizado pela ICA 100-12. O RBHA 91 emitido pela ANAC define o escopo de operação para voos acrobáticos, caracterizando aéreas que sua realização é proibida.

91.303 VOOS ACROBÁTICOS

Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em voos acrobáticos:

- (a) sobre qualquer área densamente povoada de uma cidade, vila ou lugarejo;
- (b) sobre um conjunto de pessoas ao ar livre;
- (c) dentro dos limites laterais dos espaços aéreos Classe B, Classe C, Classe D ou Classe E designados para um aeródromo.
- (d) dentro de 4 milhas marítimas da linha central de uma aerovia federal;
- (e) abaixo de 1500 pés de altura; ou
- (e) quando a visibilidade em voo for menor que 5 km.

Para os propósitos desta seção, voo acrobático significa qualquer manobra intencional envolvendo mudanças bruscas na atitude da aeronave ou atitudes e/ou acelerações não necessárias ao voo normal.

A execução de exibições acrobáticas, mesmo que o piloto esteja habilitado, sem a devida autorização da ANAC e em locais não permitidos em lei ensejam responsabilidade no aspecto penal ao comandante. Casos exemplificados nos quais aeroclubes realizam eventos para promoção de suas atividades e então presentes os eventos de voos acrobáticos, sem a devida autorização.

Outro item abordado pelo art. 35 é a execução de voos baixos, fora da zona onde a lei o permite. Observa-se que voos baixos, conhecidos na comunidade aeronáutica como rasantes, são aqueles executados abaixo dos mínimos estabelecidos pela ICA 100-12 para voos visuais, uma vez que não se imagina uma pessoa realizando voos baixos sob condições instrumento. Observa-se que exceto em operações reguladas e homologadas, como o caso da pulverização aérea ou a acrobacia devidamente autorizada nos termos da lei, a execução de voo rasante também pode ensejar responsabilidade.

5 REGRAS DE VOO VISUAL

5.1.4 Exceto em operação de pouso e decolagem, o voo VFR não será efetuado:

- a) sobre cidades, povoados, lugares habitados ou sobre grupos de pessoas ao ar livre, em altura inferior a 300 m (1000 pés) acima do mais alto obstáculo existente num raio de 600 m em torno da aeronave; e
- b) em lugares não citados na alínea anterior, em altura inferior a 150 m (500 pés) acima do solo ou da água.

Por fim, tem-se a caracterização penal do pouso em locais não adequados. De acordo com a normativa aeronáutica os aeródromos privados devem passar por um processo de registro e os públicos a um processo de homologação, um pouco mais complexo. No entanto, ambos devem passar por uma tratativa a fim de receber sua certificação. Algumas operações são atípicas e não requerem um campo de pouso certificado pela norma aeronáutica, sendo exclusivamente as operações de asas rotativas ou de pulverização agrícola. O RBHA 91.327 trata a operação de asas rotativas em locais não homologados ou registrados. Essa norma deixa claro que essa operação pode ser realizada, como operação ocasional, sendo de total responsabilidade do operador, nos casos de aeronaves pertencentes a taxi aéreo, ou do piloto em comando, nas demais categorias, incluso as aeronaves particulares.

91.327 OPERAÇÃO DE HELICÓPTEROS EM LOCAIS NÃO HOMOLOGADOS OU REGISTRADOS

(a) Não obstante o previsto no parágrafo 91.102(d) deste regulamento, pousos e decolagens de helicópteros em locais não homologados ou registrados podem ser realizados, como operação ocasional, sob total responsabilidade do operador (caso de operações segundo o RBHA 135) e/ou do piloto em comando, conforme aplicável, desde que:

- (1) não haja proibição de operação no local escolhido;
- (2) o proprietário ou responsável pelo local haja autorizado a operação;
- (3) o operador do helicóptero tenha tomado as providências cabíveis para garantir a segurança da operação, da aeronave e seus ocupantes e de terceiros;
- (4) a operação não se torne rotineira e/ou freqüente;
- (5) se em área controlada, a operação seja conduzida em contato rádio bilateral com o Controle de Tráfego Aéreo;
- (6) seja comunicado ao SERAC da área, tão logo seja praticável, qualquer anormalidade ocorrida durante a operação; e
- (7) o local selecionado atenda, necessariamente, às seguintes características físicas:

(i) área de pouso: a área de pouso deve ser suficiente para conter, no mínimo, um círculo com diâmetro igual à maior dimensão do helicóptero a ser utilizado;

(ii) área de segurança: a área de pouso deve ser envolvida por uma área de segurança, isenta de obstáculos, com superfície em nível não superior ao da área de pouso, estendendo-se além dos limites dessa área por metade do comprimento total do helicóptero a ser utilizado;

(iii) superfícies de aproximação e de decolagem: as superfícies de aproximação e de decolagem devem fazer entre si um ângulo de, no mínimo, 90°, com rampas de, no máximo, 1:8; e

(iv) superfícies de transição: além das superfícies definidas no parágrafo (a)(7)(iii) desta seção, e não coincidentes com elas, devem existir superfícies de transição, com início nos limites da área de segurança,

estendendo-se para cima e para fora desses limites com rampa máxima de 1:2.

(b) Para operações de pouso e decolagem em áreas não homologadas ou registradas visando atender a eventos programados tais como festas populares, festivais, “shows”, competições esportivas, filmagens, etc, além das normas estabelecidas pelo parágrafo (a) desta seção, é compulsória a obtenção de autorização prévia do SERAC da área.

Observa-se que há uma série de especificações para a operação de asas rotativas em um local não homologado ou registrado. Embora todos requisitos sejam de suma importância, para efeito deste trabalho é importante destacar alguns. Observa-se que a operação nessas condições, por força da norma, não pode ser rotineira. Porém, quando a operação se torna rotineira foge do aspecto previsto na norma, caracterizando uma infração a tal. Há de se notar que o artigo 33 da Lei das Contravenções trata “fazer descer a aeronave fora dos lugares destinados a esse fim”, no entanto, os lugares que respeitam os requisitos do RBHA 91.327 são destinados, por norma infralegal, ao fim a que se destinam. Porém quando a operação foge desses requisitos, como por exemplo a operação rotineira nesse local, observa-se que já foge de sua finalidade e então pode se caracterizar pela irregularidade que trata o artigo 33. A normativa do RBHA 91 flexibiliza a operação de asas rotativas para adequar a necessidade dessa operação, mas seu abuso pode ensejar responsabilidade. Outro ponto importante é o peso dessa responsabilidade, uma vez que o RBHA deixa bem claro que a responsabilidade será do operador, nos casos de aeronaves de taxi aéreo, e do piloto em comando, nas demais operações, que basicamente são de aeronaves privadas. O risco de responsabilidade nos casos de operação privada em zonas não registradas ou homologadas, por parte do piloto em comando, é evidentemente maior.

A operação de aeronaves agrícolas também possui adequação jurídica, no qual trata a subparte D do RBAC 137. Nessa subparte tem-se o item 137.301 que trata de área de

pouso para operação agrícolas, enquanto o item 137.303 trata da operação de pouso em aeródromos, deixando claro que a área de pouso seria então uma área não registrada ou homologada. No item 137.301 (d) trata: “A área de pouso para uso aeroagrícola não necessita ser cadastrada na ANAC”. A norma, então, para essa situação não trata como a área sendo de operação ocasional e sim rotineira. Nesse aspecto tem-se essa diferença com a norma anterior.

Há de se notar que o art. 19 do CBA trata que salvo motivo de força maior, as aeronaves só poderão decolar ou pousar em aeródromos cujas características comportarem suas operações. Segundo Honorato (2015): “a conduta de realizar pouso em pistas que não sejam aeródromos, proibidas na referida lei, somente deixará de ser tipificada como crime, além do caso fortuito, se o local de pouso gerar um risco mais controlado. A inexistência de buracos na pista, rampa de aproximação segura, pista devidamente cercada e outros. O delito que fere o desempenho da aeronave ou a incolumidade pública, em risco mais abrangente, tratam-se de crimes diversos e não contravenção”.

3.5 AS RESPONSABILIDADES DO PILOTO EM COMANDO

Através do CBA, em seu art. 165, tem-se a exigência legal da presença de um comandante a bordo. Observa-se o fato de que o comandante é o representante legal designado pelo proprietário ou explorador para representa-lo. O art. 166 define o piloto em comando (comandante) como o responsável pela operação e segurança da aeronave. Como exemplo a uma das obrigações do comandante tem-se no RBHA 91, seção 91.7(a): “nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave civil, a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis” e de acordo com Oliveira (2018), o piloto em comando é o responsável pela verificação das condições da aeronave quanto à segurança operacional de voo. Não obstante a suas obrigações o comandante também tem alguns privilégios, entre eles: desembarcar pessoas e objetos que comprometam a boa ordem, disciplina ou ponha em risco a segurança do voo; tomar medidas necessárias para garantir a segurança das pessoas e objetos a bordo e alijar carga ou parte dela, quando for indispensável para a segurança de voo. Os dois artigos mencionados já caracterizam e alertam ao tamanho da responsabilidade, em todas as esferas jurídicas, quanto ao cargo de comandante, pelo fato de estar responsável não somente a uma atividade altamente complexa em termos técnicos, mas também gerenciais, já que é

responsável pela tripulação, carga, passageiros e demais. Há de se notar que muitas vezes o termo “comandante” remete a figura do piloto em comando de aeronaves de companhia aérea, mas o termo da lei é aplicável para todos aqueles que de fato estão em comando de uma aeronave. As aeronaves monomotoras, por exemplo, que requerem um piloto como tripulação mínima, esse piloto a bordo terá as mesmas exigências e disposições legais dos referidos artigos do código.

Na aviação geral, esta composta pelas atividades diversas além da regulada pelo RBAC 121, das companhias aéreas, observa-se algumas condutas de flexibilização de regras ou desvios que aparentam não impactar a atividade aérea, mas analisando sob o foco jurídico observa-se que há muitas condutas que podem ensejar responsabilidade nessa ocasião.

Tem-se como exemplo de responsabilização jurídica o acidente do *Lauda Air*, voo NG004, em 26 de maio de 1996. Neste dia, um Boeing 767-300 decolou de Hong Kong para Viena e em nível de cruzeiro, a 31.000 pés, houve um alerta na cabine para os pilotos. Segundo os relatórios o alerta era claro e não gerava dúvidas de que a falha era uma irregularidade com o reversor do avião. Os pilotos passaram 10 minutos discutindo sobre as possíveis causas da falha e não tomaram a devida decisão de começar alguma tentativa de solucionar o problema apresentado pelo avião. Esse tempo foi considerado vital e em seguida a aeronave entrou em uma atitude incontrolável. Não houve erro na indicação do sistema de alerta, não houve erro de diagnóstico. Houve imperícia e negligência da tripulação, ensejando responsabilidade jurídica (KALAZANS, 2018).

Observa-se que a responsabilidade inerente a função de comandante é presente nas diversas esferas do direito, entre elas a penal, civil e administrativa. A responsabilidade penal aeronáutica foi extensamente debatida no presente capítulo, porém ainda há de se notar as demais responsabilidades que não foram foco deste trabalho. É importante destacar a importância da responsabilidade que possui o comandante e por ser responsável pelo transporte de vidas e bens de valor e que além das habilidades técnicas é necessário entendimento da norma e dos riscos da operação (FIGUEIRA, 2017).

4. CONCLUSÃO

O meio aeronáutico é marcado por inúmeras interações ao decorrer da operação de um voo, que requerem tomada de decisão em um tempo ágil. A capacitação e o treinamento são fatores altamente exigidos para a função de piloto em comando. No entanto há de se notar tamanha responsabilidade jurídica na decisão de seus atos. Em um ambiente cada vez mais dinâmico vale ressaltar que a decisão final recai sob o comandante, que atua, além de suas funções técnicas, como gestor de recursos.

Um bom domínio e entendimento das leis aeronáuticas fornece entendimento para uma melhor tomada de decisão, através do conhecimento de até onde se pode agir ou deixar de agir, sem ensejar responsabilidade e utilizando a normativa técnica e legal como base nas devidas decisões. O conhecimento de aspectos culposos e dolosos, do momento e aplicação da pena e das leis que protegem a investigação ressaltam a necessidade do entendimento das normas jurídicas como suporte para afastar conceitos equivocados sobre reportes e apoiar a busca pela segurança de voo. Ressalta Figueira (2017) que “a necessidade de se estabelecer regulamentação jurídica é importante para a segurança de um voo, pois sendo conhecidos os limites legais e os regulamentares, é possível evitar as adaptações e as interpretações equivocadas, conferindo garantia e segurança ao trabalho realizado”.

Observou-se que a esfera das investigações da segurança de voo e do direito aeronáutico, apesar de distintas em origem e finalidade, caminham para um mesmo fim que é a proteção a vida humana e prevenção de futuros eventos, desempenhando papel distinto e necessário na sociedade.

A manutenção de condutas consentidas de risco pode ensejar responsabilidade, mesmo o agente não desejando claramente o resultado de sua ação, tipificadas sob a conduta do dolo eventual ou sob as contravenções penais, em caso de atos de menor agravante. Dessa forma observou-se exemplos aplicados de contravenções penais e crimes aeronáuticos para melhor entendimento deste aspecto. Observou-se de igual forma que na figura do art. 261 há clara distinção penal para condutas dolosas e culposas, sendo que na segunda é necessário a ocorrência do sinistro, como a queda ou destruição da aeronave.

Por fim, os aspectos básicos do direito penal aeronáutico demonstram a necessidade de vigília contínua pelos envolvidos na aviação, para que atitudes impensadas e decisões errôneas não resultem em responsabilidade, mesmo que aparentemente não colocasse em risco a segurança de voo.

REFERÊNCIAS

ALVES, Ana Carolina Pereira. **O Piloto Civil, suas Responsabilidades Jurídicas e Análise de Caso**. 2012. 47 f. Monografia (Especialização) - Curso de Ciências Aeronáuticas, Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2012.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. **Código Brasileiro de Aeronáutica**. Brasília, 19 dez. 1986. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/leis/L7565.htm>. Acesso em: 15 mar. 2018.

_____. ICA 100-12, de 24 de outubro de 2016. **Regras do Ar**. Brasília.

_____. RBHA 91, de 20 de março de 2003. **Regras Gerais de Operações para Aeronaves Civis**. Brasília.

_____. Decreto-Lei Nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940. **Código Penal**. Brasília.

_____. RBAC 137, de 31 de maio de 2012. **Certificação e Requisitos Operacionais: Operações Aeroagrícolas**. Brasília.

_____. **Relatório Final A - N 086/CENIPA/2010**. Brasília: Comando da Aeronáutica, 2010.

_____. **Apelação criminal ACR Nº 7646 SP 0007646-86.2007.4.03.6114. 2013**.

Disponível em: <<https://trf-3.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/24589032/apelacao-criminal-acr-7646-sp-0007646-8620074036114-trf3>>. Acesso em: 09 ago. 2018.

_____. **Apelação criminal ACR Nº 8778 PR 2000.70.01.008778-5. 2001**. Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/340008488/recurso-ordinario-em-habeas-corpus-rhc-54161-am-2014-0318549-1/inteiro-teor-340008498?ref=juris-tabs#>>. Acesso em: 09 ago. 2018.

_____. **Recurso em Habeas Corpus Nº 54.161 - AM (20140318549-1)**. 2014.

Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/340008488/recurso-ordinario-em-habeas-corporus-rhc-54161-am-2014-0318549-1/inteiro-teor-340008498?#>>. Acesso em: 09 ago. 2018.

_____. **Denúncia do MPF, IPL nº 923/2013 – SR/DPF/AM**. 2017. Disponível em:

<<http://www.mpf.mp.br/am/sala-de-imprensa/docs/denuncia-queda-aviao.pdf>>. Acesso em: 12 ago. 2018.

_____. **Código Brasileiro de Telecomunicações**. 1962. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/leis/L4117.htm>. Acesso em: 09 ago. 2018.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal: parte geral. v. I**. 15 ed. São Paulo: Saraiva, 2011. Disponível em: <<https://direito20112.files.wordpress.com/2012/08/>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

CALAZANS, Paulo Murillo. **A Nova Lei 12.970/14 e a Investigação de Acidentes Aeronáuticos no Brasil**. 2014. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/31328/a-nova-lei-12-970-14-e-a-investigacao-de-acidentes-aeronauticos-no-brasil>>. Acesso em: 20 jun. 2018.

CARVALHO, Rodrigo Cesar Picon de. **Diferença entre dolo eventual e culpa consciente**. 2015. Disponível em: <<https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/9076/Diferenca-entre-dolo-eventual-e-culpa-consciente>>. Acesso em: 9 mai. 2018.

DANTAS, Flávia Tavares. **A investigação de acidentes aeronáuticos e a apuração da responsabilidade penal**. Conexão SIPAER, Brasília, v. 4, n. 1, p. 33-40, 2012.

FIGUEIRA, Hilton Rayol. **As Atribuições do Comandante da Aeronave e seus Reflexos Jurídicos**. 2017. 46 f. Monografia (Especialização) - Curso de Especialização em Gestão e Direito Aeronáutico, Universidade do Sul de Santa Catarina, Palhoça, 2017.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: Parte Geral**. 19. ed. Niterói: Impetus, 2017. 983 p.

KALAZANS, Daniel. **Acidente Aéreo! Conflito entre investigação técnica e investigação judicial**. 2018. Disponível em: <<http://www.professorkalazans.com.br/pdf/acidente-aereo-conflito-entre-investigacao-tecnica-e-investigacao-judicial.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2018.

_____. **Acidente Aéreo! Quando o erro (não) deve ser punido?** 2018.

Disponível em: <<http://www.professorkalazans.com.br/pdf/acidente-aereo-quando-o-erro-nao-deve-ser-punido.pdf>>. Acesso em: 17 jun. 2018.

HONORATO, Marcelo. **Crimes Aeronáuticos**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015.

_____, Marcelo. Acidentes Aeronáuticos: a responsabilidade criminal de tripulantes e gestores da aviação. **ASAGOL Safety News: Revista de Segurança de Voo da ASAGOL**, São Paulo, v. 6, n. 1, p.4-6, abr. 2018.

_____, Marcelo. Os Princípios Jurídicos do Sistema De Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER. **Conexão Sipaer**, Brasília, v. 4, n. 1, p.1-22, set. 2012.

MACHADO, Humberto César; MARTINS, Jonatas Gabriel Rossi. **A investigação de acidentes aéreos e o processo de responsabilização penal dos envolvidos**. 2016. 15 f. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências Aeronáuticas, Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Belo Horizonte, 2016.

MILLBROOKE, Anne Marie. **Aviation History**. Englewood: Jeppesen Sanderson, 2000.

NUCCI, Guilherme de Souza. **Código Penal Comentado**. 10. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2010.

OLIVEIRA, Márcio Patrício de. **Direito Aeronáutico e Acidentes Aéreos**. Rio de Janeiro: Autografia, 2018. 248 p.

PRADO, Adalberto Sandos; JASPER, Flavio Neri Hadmann. **A evolução de paradigmas nas investigações de ocorrências aeronáuticas.** Revista da UNIFA, Rio de Janeiro, v. 28, n. 37, p. 37, 2015.

PIRES, Júlio. Crime e contravenção penal: **As principais diferenças entre o crime e a contravenção penal.** 2016. Disponível em:

<<https://juliopires.jusbrasil.com.br/artigos/306731378/crime-e-contravencao-penal>>. Acesso em: 28 jul. 2018.

SANTOS, J. Coelho dos. **Aviação, Segurança e Crime.** Lisboa: Voar Direito, 2008.

TIM BRYMER. Aviation & Aerospace Partner Clyde & Co Llp. **Prosecution of your crew following an incident in a foreign country: Are you ready for this?** Dubai: Flight International Conference, 2008. 28 p. Disponível em:

<<https://www.skybrary.aero/bookshelf/books/541.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2018.

VIEIRA, Cecília. **Imprudência, negligência e imperícia: qual a diferença?** 2016.

Disponível em: <<https://direitodiario.com.br/imprudencia-negligencia-e-impericia-qual-diferenca/>>. Acesso em: 26 abr. 2018.