

A INVESTIGAÇÃO EM ACIDENTES AÉREOS SOB A ÓTICA DOS DIREITOS AERONÁUTICO E PENAL

Felipe Melo da Silva^{1*}; Ana Paula Araújo Moura²

Palavras-chave:

Investigação, Acidentes Aéreos, SIPAER, Penal.

RESUMO - O presente artigo fará uma abordagem sobre do procedimento de investigação em vistas de acidentes aéreos em voos comerciais. Nesses acidentes fatalmente há ocorrências como consequência; dessa forma, evidenciam-se as diferentes investigações destinadas a apurar as causas da tragédia. É de salutar importância quando se desenvolve autoridade aeronáutica, a qual objetiva principalmente à prevenção de novas ocorrências. Destaca-se que as ocorrências, dentro da cadeia de eventos que finalizaram com o acidente, direciona a condutas caracterizadas como crimes, fazendo-se necessária também a apuração de responsabilidade criminal, com a consequente punição dos culpados, caso existam. A metodologia utilizada em um estudo da literatura disponível sobre o assunto e acesso aos diplomas legais pertinentes permitiram o atingimento do objetivo proposto. Finalmente, como justificativa do presente artigo está a necessidade de esclarecer sobre o processo investigativo nas duas esferas, autoridades responsáveis e como se pode prevenir a ocorrência.

Keywords: Statute of the Elderly. Teaching. Quality of life of the Elderly.

ABSTRACT - The present article will approach the investigation procedure in view of air accidents in commercial flights. In these accidents, there are fatal occurrences as a consequence; this way, the different investigations destined to find out the causes of the tragedy are evidenced. It is of salutory importance when developing aeronautical authority, which mainly aims to prevent new occurrences. It is noteworthy that the occurrences, within the chain of events that ended with the accident, lead to conducts characterized as crimes, making it also necessary to investigate criminal liability, with the consequent punishment of the guilty, if any. The methodology used in a study of the available literature on the subject and access to the pertinent legal diplomas allowed the proposed objective to be reached. Finally, the justification for this article is the need to clarify the investigative process in both spheres, the responsible authorities, and how to prevent its occurrence.

1. Acadêmico do curso de Direito, Faculdade Morgana Potrich – FAMP. Mineiros – Goiás, Brasil.

2. Docente no curso de Direito da Faculdade Morgana Potrich (FAMP) Mineiros – GO, Brasil.

*Autor para Correspondência: E-mail fe.lipe.melo@hotmail.com



INTRODUÇÃO

A aviação é parte importante da economia brasileira, sendo assim, será apresentada essa monografia visando mostrar o que mais nos causa temor nesse meio, que são os sinistros aeronáuticos. Mediante à revisão bibliográfica, será mostrado quão importante é a segurança do nosso meio aéreo, afinal de contas, com o Brasil ocupando o posto de uma das aviações mais importantes do mundo, o nosso Código Brasileiro de Aeronáutica nos mostra como é importante a investigação dos desastres aéreos.

Então, justifica-se o estudo ora apresentado em face de ausência de um estudo mais apurado que possibilite à sociedade e aos operadores do direito visualizarem de forma mais simples a segurança da viação aérea, assim como quais as consequências de um acidente aéreo, suas diferentes investigações que levam à apuração, daí revela-se a importância e o destaque ao estudo do tema sugerido. Ainda se justifica o presente projeto de estudo pela necessidade de esclarecer e diferenciar os papéis exercidos pelas distintas autoridades competentes, dentro da problemática abordada.

Portanto, o presente trabalho tem como objetivo principal analisar a investigação, quer na esfera penal assim como na esfera do direito Aeronáutico. Para tanto, não será utilizado um só procedimento técnico único de pesquisa. O primeiro momento se constituirá de uma pesquisa de coleta de dados, livros e revistas, as quais terão como objetivo proporcionar uma maior familiaridade com o assunto e o aprimoramento das ideias. Dessa maneira, será feita uma fomentação teórica sobre estrutura de mercado e competitividade. O meio utilizado para o embasamento será, principalmente, a pesquisa bibliográfica a partir de livros, publicações e impressos diversos.

Como o Direito Penal chega na aeronáutica como um importante parte na investigação dos acidentes acontecidos, mostra, assim, como funciona o apontamento e o julgamento dos culpados das tragédias da aviação.

Humberto Cezar (2016, p.2), analisando quanto ao apontamento de culpados em tais acidentes, redigiu que é necessário que se mostre em tais investigações os fatores que levaram à tragédia em tela, servindo de base para novas normas do direito aeronáutica, para que se evitem futuros sinistros.

Portanto, a sucessão de fatos que levaram a tal tragédia pode se ambientar no meio penal, ou seja, condutas que constituem crimes. Sendo assim, o Estado deve intervir nos moldes do *jus puniendi*, punindo assim os culpados pela infração penal.

Apesar de extremamente segura, a tal indústria exige que os profissionais de aviação continuem trabalhando em

busca do índice zero de acidentes aeronáuticos (LU et al., 2006). Apesar de raros, tais eventos podem comprometer a prosperidade e a segurança de um país: Fatalidades, bilhões de dólares em prejuízo materiais e desemprego são algumas das consequências dessas tragédias (HEINRICH; GRANISS, 1959).

Em que pese o procedimento investigativo diante de acidentes aéreos, em 1940 dá-se seu marco inicial formalmente falando. Precipuamente essas investigações tinham objetivo de apurar a existência de dolo ou culpa dos agentes que se faziam envolvidos em acidentes ar, mas a princípio seu objetivo principal era a apuração de dolo ou culpa dos agentes envolvidos em acidentes aéreos, não havia nesse momento uma grande preocupação. (CENIPA, 2017).

Por volta dos idos de 1944, com a criação da Convenção de Chicago, e ainda diante da adesão do Estado Brasileiro em 1946, passa-se a adotar um olhar mais moderno e depurado sobre as questões investigativas voltada para a prevenção (CENIPA, 2017).

Demonstrados os objetivos, salienta-se que a utilização de pesquisa bibliográfica a partir de livros, publicações e impressos diversos para o desenvolvimento do estudo em questão.

REFERENCIAL TEÓRICO

Acidentes x Incidentes aéreos

Conforme explica o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), as ocorrências aeronáuticas podem ser classificadas em acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave e incidente aeronáutico (CENIPA, 2017).

Quando falamos em acidente aeronáutico, vemos que é toda ocorrência advinda da operação de uma aeronave tripulada compreendida entre o embarque de pessoas com o intuito de realizar um voo e o desembarque desses mesmos indivíduos. Em caso de aeronaves não tripuladas, a ocorrência é compreendida entre o momento que a aeronave está preparada para se movimentar, com a intenção de voo até sua parada total, e seu sistema de propulsão tenha sido desligado (CENIPA, 2017).

Tomando como base o acima apontado, o acidente aeronáutico é caracterizando quando, pelo menos, ocorre de:

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 despreendido; 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 auto infligidas 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. (CENIPA, 2017, p. 9).

Ainda sobre a questão do incidente, trata-se de aéreo grave quando pelo quase acidente e ocorre nas mesmas circunstâncias para aeronaves tripuladas e não tripuladas.

Dessa forma, a principal diferença entre acidente e incidente grave está apenas nas consequências. Por exemplo, quase colisões ou colisões não classificadas como acidentes são classificadas como incidente grave (CENIPA, 2017). Já o incidente aéreo, segundo Bianchini (2014, p. 17), é “toda ocorrência associada à operação de uma aeronave que não chegue a se caracterizar como um acidente aeronáutico, mas que afete ou possa afetar a segurança da operação.”

O Fator Humano nos Acidentes Aéreos

É fato que a questão da máquina e do homem é importante, pois ainda não estamos na era de independência por parte das máquinas. Na aeronáutica não é diferente, pois é importante mostrar como funciona a junção máquina e homem na aérea, sendo assim, devemos olhar sempre para os fatores humanos os sinistros aeronáuticos.

Aproximadamente 70% a 80% dos acidentes que ocorrem na aviação estão, em algum nível, relacionados a erros humanos. Durante as últimas décadas, o número de acidentes diminuiu e os casos relacionados a fatores materiais e a fatores ambientais acompanharam esse decréscimo. Quando se olha para a taxa de erros relacionados a fatores humanos, o cenário não é o mesmo (Chalar, C. K. B, 2018).

Portanto, o fator humano é não só importante como é fundamental; nos últimos anos os dados mostram que a falha humana nos sinistros é quase que o principal motivos dos acidentes. O aumento da automação e a manutenção rígida dessas aeronaves deixa o ser humano em uma posição que vemos hoje, sendo assim, quase como o elo fraco nas tragédias.

A Automação

A automação foi pensada inicialmente para a estabilização das aeronaves em voo, mas, com a aviação da 2º Guerra Mundial, a área militar da aviação teve um progresso rápido e, então, os sistemas elétricos e eletrônicos foram usados pela primeira vez com a função de passar para os pilotos várias informações sobre o que acontece na aeronave. O futuro da aviação é só um, a automação sempre a ponto de não necessitar mais do humano dentro da aeronave e em futuro mais distante já se pensa em aeronaves totalmente automatizadas e independentes do homem.

Os cockpits das aeronaves comerciais passaram por várias transformações no decorrer do tempo (FIG. 1 e 2). Atualmente, são constituídos por uma vasta quantidade de dispositivos automatizados que alteram o comportamento da tripulação durante o voo. Esse comportamento será adequadamente modificado se os pilotos mantiverem em mente que: a) A automação é um complemento para o homem; b) A automação melhora a segurança de voo e a eficiência; c) A automação é adaptada e ajustada para o homem; d) O homem tem de se adaptar à automação existente através de treinamento (TARNOWSKI, 2002)

Veja abaixo as imagens:



Figura 1 – Cockpit DC-3



Figura 2 – Cockpit B-787 Dreamliner

Portanto, a evolução das aeronaves fica clara, fazendo com que a segurança ande lado a lado com a automação. Hoje em dia, essa automação é parte inicial das aeronaves dando a segurança necessária em todos os inúmeros voos que são realizados no mundo hoje.

A Manutenção

Graças às manutenções existentes e à padronização universal dessas manutenções, a aviação passa a conseguir os números altíssimos de segurança. Quando se tem uma manutenção tão importante e tão segura, se transforma então como a parte principal para a aviação segura.

Porém, apesar de toda a refinada elaboração de uma grande aeronave, para que a mesma possa cumprir seu papel de transportar pessoas ou cargas com a maior segurança possível, conforme projetada e construída, é de grande importância a sua correta manutenção (LEVANDOWSKI, C. N. 2013).

Demonstrada a importância do Programa de Manutenção das empresas, programa esse que deve ter uma autorização dos órgãos regulamentadores de cada país, quando se vê de maneira resumida como funciona essas manutenções já entrega a importância da mesma para a segurança.

O Controle de Tráfego Aéreo

Quando se tem um dos maiores tráfegos aéreos do mundo, o controle do mesmo se faz necessário, pois, graças a esse acompanhamento severo, a segurança das aeronaves e dos seus aeronavegantes fica de maneira facilitada. A FAB (Força Aérea Brasileira) é a principal responsável por tal tráfego, visando além de segurança, também fortalecer a soberania nacional.

Devido ao gigante crescimento do tráfego aéreo o controle do espaço aéreo fica cada vez mais importante para a segurança tanto da aviação quanto para o controle da soberania nacional. Portanto quando se vê que esse crescimento o controle de tráfego aéreo se faz mais que necessário, segundo a matéria do Correio Brasiliense “Gráficos disponibilizados pela Abear mostram que o mês de abril, o pior de 2020 para o setor, teve média de apenas 163 decolagens diárias” (BOSCO, Natália. 2020).

Então os responsáveis pelo espaço aéreo nacional são militares da Força Aérea Nacional, independente se a aviação é civil ou militar.

Fatores Culturais

Uma das principais peças da globalização é a aviação; portanto, quando se vê um mundo cada vez mais conectado, os fatores culturais de cada país são importantes para a segurança aérea, sendo assim, há exemplos de companhias aéreas que não seguem os protocolos de segurança da ICAO e, como consequência, essas companhias ficam proibidas de voarem para certos países.

As investigações de acidentes aéreos têm demonstrado que a cultura organizacional influencia profundamente os comportamentos, permitindo ou impedindo a violação de normas. (FAJER, Márcia. 2009; ICAO. 1993)

Não se pensa em segurança aeronáutica se não forem seguidos os protocolos internacionais de segurança, portanto, quando se pensa em segurança, infelizmente a cultura deve ser adaptada ou simplesmente deixada de lado para que assim a uniformização desses protocolos seja feita.

Aspectos Teóricos Relativos às Causas de Acidentes Aéreos

As investigações dos acidentes aéreos estão pautadas em diferentes aspectos englobando o risco e a segurança com as teorias dos protocolos e dos requisitos que as agências regulamentadoras de seguranças nacionais e internacionais.

Os estudos de acidentes aéreos estão fundamentados em teorias que analisam separadamente os fatores contribuintes dos acidentes, levando a uma conclusão fragmentada que conduz o investigador a enfatizar a falha humana quando não houver indicadores de problemas técnicos nem operacionais. (ALMEIDA e JAKSON Filho, 2007)

Então se têm algumas espécies de teorias em que o direito aeronáutico se baseia para que seja feita uma investigação de um acidente e uma incidente das aeronaves.

O Modelo 5M

É um modelo desenvolvido por T. P. WRIGHT da Cornell University, importantíssimo para a investigação de acidentes aéreos, tem por missão colocar cinco fatores juntos, são eles: o homem, máquina, meio, missão e gestão. Tem esse nome pelo fato de que esse conceito entende que esses cinco fatores são as partes essenciais em uma tragédia aeronáutica.

O modelo 5-M é assim chamado por incluir os seguintes fatores: men, machine, medium, mission and management, (homem, máquina, meio, missão e gestão), usado para analisar a natureza dos acidentes na indústria de transportes. Este conceito foi desenvolvido por T. P. WRIGHT da Cornell University, foi o primeiro a introduzir o

conceito da tríade: home – meio – máquina na aviação, por volta de 1940. O quarto “M” (management) foi agregado em 1965 e o quinto (mission) em 1976. (WELL e RODRIGUES, 2003)

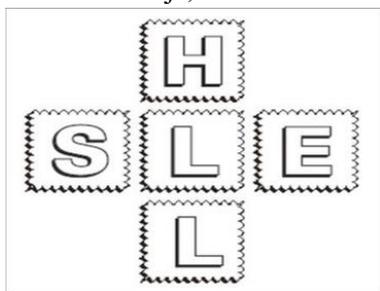
Esse modelo é colocado de maneira sistêmica na aviação aérea brasileira, prova disso é o brasão no CENIPA no qual estão descritos três dos cinco fatores descritos acima, “O Homem, O Meio e A Máquina”.

O Modelo SHELL

O modelo foi desenvolvido por EDWARDS em 1972 e foi modificado em HAWKINS em 1975, sendo o modelo adotado pela ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional) para analisar os fatores humanos nos acidentes aéreos. Esse modelo é útil, pois o mesmo consegue uma abordagem gradual e então auxilia na compreensão de cada um dos fatores que leva ao sinistro da aeronáutica.

O nome SHELL é uma sigla que deriva das letras iniciais dos componentes, onde o significado o “S” é *Software* (processos, treinamento, suporte, etc); do “H” é *Hardware* (máquinas e equipamentos), “E” é *Environment* (ambiente ou circunstâncias em que as operações e os do resto do sistema, L-M-S deve funcionar) e do “L” é *Liveware* (homem no local de trabalho). (ICAO, 2009)

EM 1975 Hawkins desenvolveu um modelo na qual é usado até hoje, é ele esse:



Fonte: HAWKINS (1987)

A Teoria de REASON

A Teoria Reason vai mais a fundo do que os outros modelos apresentados, pois a mesma pensa em fatores, como problemas orçamentários, planejamento deficiente, comerciais, operacionais entre outros. Ou seja, esse modelo mostra como as agências regulamentadoras devem orientar para que as companhias aéreas criem condições aceitáveis de serviço aos seus funcionais.

Consequências negativas das decisões de alto nível (orçamentos inadequados, planejamento deficiente, pressões de tempo, comerciais e operacionais, etc.) são transmitidas pelos vários caminhos departamentais e organizacionais para os

diferentes postos de trabalho, onde são criadas as condições locais que promovem a realização de atos inseguros. Muitos desses atos inseguros serão cometidos, mas apenas alguns ultrapassarão a série de barreiras existentes para gerar consequências danosas. (REASON, 2000)

Então fica claro que, quando Reason fez a sua teoria, ele a pautou nos sistemas mais complexos da aviação, olhando para o que não se analisava antes como problemas deficitários nos planejamentos de certas aeronaves.

Gestão de Risco de Acidentes

É fato que a segurança da aviação mundial teve um crescimento gigantesco a ponto de ser o meio de transporte mais seguro que existe. Até então foi visto que o fator humano seria a último setor a ser mudado para a perfeita segurança no meio, visto isso, a gestão de risco serve para não termos regras mais rígidas, mas para entender como os erros foram cometidos, então a identificação dos riscos não deve ser considerada algo ruim e, sim, algo preventivo.

A identificação de riscos e o desvio das normas de segurança não são, per se, necessariamente negativos, reforçando a ideia de que, finalmente, não se trata unicamente de eliminá-lo, mas sim, de criar dispositivos na organização que permitam a sua formalização e possibilitem a sua gestão. (AMALBERTI, 2001)

Em claras palavras, a gestão de risco de acidente é nada mais que fazer a evolução do meio sabendo dos riscos, mas sempre deixando esses riscos em um número aceitável. Ou seja, teremos riscos, mas o papel da gestão é controlar seus riscos.

Código Brasileiro de Aeronáutica

Com normas bem explicativas, o nosso Código Brasileiro de Aeronáutica, sob a forma da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e é bem claro quando define que a regulação das nossas normas aeronáuticas é dada por conta dos tratados, atos e convenções internacionais. Outras importâncias que o código define são os nossos espaços aéreos e a soberania do mesmo, como orientar, coordenar, controlar e fiscalizar, como previsto no artigo 12 da lei dita acima.

A responsabilidade do transportador por danos ocorridos durante a execução do contrato de transporte de passageiro ou de carga, tanto no âmbito do transporte doméstico como internacional, está sujeita respectivamente aos limites estabelecidos no Código Brasileiro de Aeronáutica (artigos 257, 260, 262, 269 e 277) e no chamado Sistema de Varsóvia (Convenção de Varsóvia, Protocolo de Haia, Convenção de Guatemala (1971) e os Protocolos

Adicionais 1, 2, 3 e 4 todos de Montreal). Ou seja, no Brasil, o direito aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, pelo Código Brasileiro de Aeronáutica - lei 7.565, de 19.12.86 - e pela legislação complementar, ressaltando o Código de Defesa do Consumidor e o Código Civil. (FARIAS, 1999, n.p.)

Para a segurança da aeronáutica, os artigos 66 e 67, Lei nº 7.565/86 definem as regulamentações e os requisitos; na parte de homologação de aeronaves e outros afins, os artigos 68 a 71 da mesma lei colocam claro que as autoridades aéreas dão os certificados de homologação e também atualizando os mesmos, garantindo assim a segurança do nosso sistema aeronáutico.

Investigação na Esfera Criminal Acerca dos Acidentes Aéreos

As mudanças que uma investigação aérea causa para a segurança aeronáutica são gigantescas, como o exemplo que o professor Kalazans Daniel (2013) cita em sua obra:

“Um caso que trouxe uma grande mudança de paradigma ocorreu com a responsabilização penal de profissionais não ligados diretamente ao voo que resultou em acidente no aeroporto de Congonhas em julho de 2007. Em uma denúncia jamais vista em nosso país, o Ministério Público Federal em São Paulo denunciou diretores da empresa aérea e da ANAC com uma capitulação jurídica jamais vista no Brasil.” (KALAZANS, 2013, n.p.)

A Carta Magna de 1988, em seu art. 109, inciso IX no que trata sobre a questão dos Juízes Federais assim menciona: “os crimes cometidos a bordo de navios ou aeronaves, ressalvada a competência da Justiça Militar” (BRASIL, 1988, n.p.).

Assim temos a possibilidade de abertura de um inquérito policial para todos os acidentes e incidentes aeronáuticos os quais não estão versando sobre militares, com representação do Ministério Públicos e julgados pela Justiça Federal. Atenta-se ao fato que não será toda ocorrência na esfera da aviação que será precedente de uma ação criminosa; apenas quando ocorre uma suspeita, a polícia federal abre um inquérito para realizar a investigação e quando houver indícios faz denúncia ao Ministério Público que decide se encaminha o processo ao judiciário ou não (SARAIVA, 2014, n.p.).

Quando se fala sobre competência de julgamento sobre os crimes cometidos em aeronaves, Martins (2016, p. 7), em sua obra, redige que:

Acerca da competência de processamento e julgamento dos crimes que envolvam

acidentes aéreos estas recairão sobre a Justiça Federal, por força do disposto nos artigos 21 e 109 da carta magna. Assim observa-se que a Polícia Federal como autoridade responsável por exercer as atribuições de polícia judiciária – e, portanto, proceder à investigação das causas do acidente aeronáutico para fins de responsabilização criminal (MACHADO; MARTINS, 2016, p. 7).

Ainda sobre a as condutas ilícitas que venha a ser cometido em um acidente aeronáutico, Martins (2016, n.p.) diz ainda que:

Salienta-se que é possível a realização de condutas ilícitas para promoção de um acidente aéreo; fazendo-se dessa forma a necessidade de aplicação do jus puniendi, em outras palavras, o dever do Estado em aplicação de sanções ao indivíduo infrator. No Código Penal, as condutas dos profissionais da aviação civil que culminam em acidentes podem ser classificadas como dolosa ou culposa (MACHADO; MARTINS, 2016, n.p.).

Nas palavras Bitencourt (2016, n.p.), o que se observa comumente na aviação é a conduta culposa. Por exemplo, essa modalidade é aplicada quando o agente é imprudente ou negligente em determinadas ações que levam não intencionalmente ao acidente. Quando há mortes, o agente pode responder por homicídio culposos e, no caso de feridos, pode responder por lesão corporal culposas.

O primeiro ato da polícia federal é a prestação de socorro às vítimas e, quando há necessidade, fazer a contenção de possíveis consequências mais gravosas decorrentes do acidente como a exemplo da contenção de incêndios. Logo após, temos a ação de isolamento do local para preservação de evidências, após a remoção de corpos quando houver, sendo certo que as autoridades policiais trabalham em cooperação com as autoridades aeronáuticas (MALEINER, 2012, n.p.).

No que insurge ao procedimento investigativo, as ações da Polícia Federal vão desde o deslocamento ao local ações periciais locais e análises mais detalhadas em laboratórios. É nesse momento em que tanto a Polícia Pericial e a Polícia Investigativa fazem cumprir suas respectivas funções, inclusive com troca de informações. Ao final desse trabalho, é realizada confecção de um relatório cunho policial que segue ao Ministério Público (MALEINER, 2012, n.p.).

Sobre o procedimento investigativo preliminar, Pacelli (2017, n.p.) rediz que:

Durante o procedimento de investigação preliminar, poderá ser realizado o indiciamento do indivíduo sobre o qual

recaem as evidências que apontem culpa ou indiciamento de cúmplices. Porém, o indiciamento só pode ser executado quando devidamente fundamentado, pois isso essa etapa do processo implica em juízo de valor, de forma que não se pode limitar a apenas isso (PACELLI, 2017, n.p.).

Nós, operadores do Direito, sabemos que existe uma clara diferença entre suspeito e indiciado; então, salienta-se para melhor compreensão que devemos apontá-los, nas palavras de Lima (2017, p. 150), ele atesta que:

Suspeito ou investigado é aquele em relação ao qual há frágeis indícios, ou seja, há mero juízo de possibilidade de autoria; indiciado é aquele que tem contra si indícios convergentes que o apontam como provável autor da infração penal, isto é, há juízo de probabilidade de autoria; recebida a peça acusatória pelo magistrado, surge a figura do acusado (LIMA, 2017, p. 150).

Na descrição de Lima (2017, n.p.), o indiciamento é o ato de informar ao suspeito do fato de que agora ele é o principal objeto das investigações, ou seja, de que o enfoque do inquérito policial reside sobre este.

Aponta Maleiner (2012, n.p.) que, nos últimos anos, devido ao desenvolvimento econômico, o acesso da população brasileira ao transporte aéreo aumentou muito, estimulou uma maior estrutura de proteção ao usuário desse modal como, por exemplo, o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER).

Ainda continua que o sistema de investigação preventiva, como as investigações criminais são importantes, uma vez que os acidentes aéreos causam traumas familiares e impactos sociais, econômicos e administrativos-governamentais. Ou seja, para ele, a prevenção de acidentes e incidentes aéreos é imprescindível, mas é necessário também a verificação de possíveis responsabilidades criminosas (MALEINER, 2012, n.p.).

De certo ainda informa que, embora tenham sido apresentados aspectos relevantes e que justificam a necessidade do inquérito policial para coibir novas condutas ilícitas, há ainda a investigação realizada pelas autoridades aeronáuticas, mas com o intuito exclusivo de prevenir novos acidentes.

Aponta o Capítulo 3 do Anexo 13 da Convenção de Chicago que, na esfera da investigação aeronáutica, este deve por suprema finalidade de prevenção de novos acidentes, portanto, ainda conforme a Convenção, o propósito da investigação aeronáutica não é definir culpados ou determinar responsabilidades. Desse modo, todo e qualquer procedimento judicial ou administrativo que tem o objetivo de culpabilizar ou responsabilizar alguém por

um crime, deve ocorrer independente das investigações aeronáuticas (CENIPA, 2018, n.p.).

Chropacz (2020 apud MILHOMENS, 1956, p. 153) cita que “Conhecendo-se elementos básicos sobre o Direito Penal, avança-se para as consequências penais dentro do Direito Aeronáutico: “Por direito penal aeronáutico devem entender-se o conjunto de normas e princípios aplicáveis a fatos delituosos relacionados com a aeronavegação”.

Então se defini a investigação de um sinistro aeronáutico no meio penal como um inquérito que tem por obrigação demonstrar os culpados de tais fatalidades, indo então na contramão do que prega a investigação no meio aeronáutico.

Procedimento de Investigativo e Preventivo de acidentes aeronáuticos

No que diz respeito aos procedimentos adotados para fins de investigação e prevenção de acidentes aéreos e de acordo com o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), as investigações sempre foram uma realidade em caso de acidentes aéreos. No Brasil, o processo formal desta atividade aconteceu em 1948 com o surgimento do Serviço de Investigação.

No âmbito da Inspeção Geral da Aeronáutica, tem-se que, em 1951, foi criado um regulamento desse órgão, identificando o Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), à época o significado da sigla era diferente do que temos hoje, o intuito principal era de investigação para a apuração de culpados, instituído através do chamado Inquérito Técnico Sumário (CENIPA, 2017, n.p.).

Em 1941, com a criação do então Ministério da Aeronáutica, que era responsável de um modo geral pelas atividades da Aviação Civil e Militar foi instituída a figura do “Inquérito Técnico Sumário”, o qual visava a pesquisa de ocorrência de culpa e apuração/imposição de responsabilidade dos envolvidos nos acidentes aeronáuticos. Nesse período, uma única investigação sobre acidente aeronáutico, ao tempo em que responsabilizava culpados, também tentava de forma tímida, limitada e subsidiária evitar outros acidentes semelhantes (CENIPA, 2017, p. 4).

Passados os anos, em 11 de outubro de 1965, através do decreto nº 57.055, a estrutura do SIPAER foi alterada, restando um novo significado; a sigla passou a ser Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. O Inquérito Técnico Sumário e o “Relatório Sumários” deram lugar ao “Relatório de Investigação de Acidente

Aeronáutico” e pelo Relatório Final. Nos idos de 1971, surge o “Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) através do Decreto n. 69.565/71, com atribuições de órgão central do SIPAER, que passava a se estruturar como um “sistema”, ao invés de um “serviço” (CENIPA, 2017, n.p.).

Em relação às limitações do Inquérito Técnico Sumário, foi observado que os resultados apresentados se mostravam pobres e escassos, até mesmo devido à escassa participação voluntária dos colaboradores:

Tal modelo de investigação, que ocorria de maneira inquisitiva e sumária, se mostrou com resultados pobres, escassos de informações voluntárias (nenhuma colaboração dos envolvidos), carente de análises detalhadas e sistêmicas, com pouca, senão rara, contribuição prática para a prevenção. Assim, no campo prático e aplicado, a sistemática do “Inquérito Técnico Sumário” se mostrou inadequada, totalmente ineficaz e ineficiente para evitar a recorrência, sendo modelo fadado ao insucesso (CENIPA, 2017, p. 5).

A Convenção de Chicago, também conhecida como A Convenção sobre Aviação Civil Internacional, cuja criação vem nos idos de 1944, apresentava uma visão atualizada acerca da investigação de acidentes aéreos, e aqui já reconhecia que o modelo de investigações com o objetivo de apurar culpa era ineficiente e incapaz para evitar a recorrência de novos acidentes. Assim, a adesão do Estado Brasileiro à Convenção de Chicago em 1946 foi determinante para que o SIPAER adotasse uma nova estrutura e filosofia voltada para a prevenção de acidentes aéreos (CENIPA, 2017, n.p.).

Dessa forma, tem-se que hoje a missão do SIPAER na atualidade é “Promover a prevenção de acidentes aeronáuticos, preservando os recursos humanos e materiais, visando ao progresso da aviação brasileira” (FELIPE, 2017, p. 9).

Ainda nas palavras do autor acima referendado, o SIPAER apresenta um nível de 95,65% de conformidade com os protocolos internacionais de investigação, assim, “as atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos são as que envolvem as tarefas realizadas com a finalidade de evitar perdas de vidas e de material decorrentes de acidentes aeronáuticos (Decreto 87.249/1982)” (FELIPE, 2017, p. 15).

Portanto, é de suma importância que o direito penal e o direito aeronáutico se unam para que a melhor segurança desse meio de transporte e para o apontamento e condenação de certos atos prejudiciais no meio aéreo.

OS ÓRGÃOS DO SISTEMA DE DIREITO AERONÁUTICO NACIONAL

A ANAC

Criada pela Lei nº 11.181/05, a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) é uma instituição regulamentadora criada pelo governo, que tem por missão garantir a segurança e excelência da aviação civil. Nascendo em 2005, começou a operar somente no ano de 2006, entrando no lugar do DAC (Departamento de Aviação Civil). É uma autarquia de regime especial vinculada ao Ministério da Infraestrutura, com a obrigação certificar, fiscalizar e ter uma representação institucional.

O artigo 3º da Lei nº 11.182/05 estabelece qual a função da ANAC. Devemos salientar que entre vários tópicos, está o: I – a representação do Brasil em convenções, acordos, tratados e atos de transporte aéreo internacional com outros países ou organizações internacionais de aviação civil;

Temos no Decreto Lei nº 11.181/05 a função da agência, explicando como ela atua e onde atua, certificando e fiscalizando os aeroportos civis, para melhorar a segurança e o proveito dos funcionários e passageiros.

O SIPAER

É um órgão militar, fundado em 1971 pelo Decreto nº 69.565 e, segundo o seu artigo 1º, “tem por objetivo planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos.”

Ainda o artigo 1º, §4º Decreto nº 69.565, define bem qual a função de uma investigação que ocorre dentro da SIPAER, deixando assim explícito que seus inquéritos não têm um intuito criminal ou de apontar os culpados pelos sinistros. Têm por finalidade prevenir e reduzir a probabilidade de danos materiais e de lesões aos ocupantes das aeronaves.

O SIPAER é composto pelos órgãos CENIPA, ANAC, DECEA (Departamento de Controle do Espaço Aéreo) do Comando da Aeronáutica, ASOCEA (A Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo) do Comando da Aeronáutica e os órgãos Elos-SIPAER como descrito no artigo 2º, Parágrafo Único do Decreto nº 69.565.

Então, a formação do SIPAER é vital para o estabelecimento de uma aviação segura, sendo responsável pelos projetos e estudos que temos hoje; são artigos criados através de uma investigação precisa e sem o foco criminal e sempre o foco preventivo.

O CENIPA

Criado em 1971, através do Decreto nº 69.565, é o principal órgão da SIPAER (Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos). Com a criação dessa nova entidade, ficou bem claro que as investigações de sinistros aeronáuticos tomariam um outro rumo, deixando de ser inquirido punitivo e passando a ser uma investigação com a finalidade de prevenção.

O CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos) é um órgão federal que tem por objetivo promover a prevenção de acidentes aéreos, garantindo o que se tem de melhor em segurança aeronáutica. Cria-se uma nova filosofia no país, tentando se esquivar ao máximo as questões penais que envolvem um acidente e sempre focando na questão aeronáutica, produzindo assim as suas recomendações feita sempre após os acidentes e a investigação minuciosa.

No Brasil, alguns acidentes famosos geraram recomendações importantíssimas para a segurança, como exemplo temos a colisão em voo de duas aeronaves, o Boeing B 737-800, controlado pela cia GOL Linhas Aéreas, e o EMBRAER Legacy 600, operado pela ExcelAire. Esse emblemático sinistro que aconteceu em 2006 teve recomendações severas a serem seguidas após a tragédia.

Então com 68 recomendações vindas do CENIPA é importante olhar para a recomendação A-205/A/08, que estabeleceu novas mudanças para a DECEA (Departamento de Controle do Espaço aéreo), para que assim as aeronaves do nosso espaço aéreo não tenham informação errôneas quanto ao espaço aéreo.

Deixando assim claro a importância do CENIPA para a segurança aeronáutica brasileira, sendo esse órgão o único meio possível para se adquirir uma segurança operacional eficiente.

OS ÓRGÃOS ESTRANGEIROS DO DIREITO AERONÁUTICO

A Convenção de Chicago

Pois temos aqui a parte original do documento de 1944 com a abertura da Convenção de Chicago e o acordo firmado inicialmente por cinquenta e dois países, ficou definido em seu preâmbulo que:

CONSIDERANDO que o desenvolvimento futuro da aviação civil internacional pode ajudar muito a criar e preservar a amizade e a compreensão entre as nações e os povos do mundo, mas o seu abuso pode tornar-se uma ameaça para a segurança geral; e
CONSIDERANDO que é desejável evitar atritos e promover que

cooperação entre nações e povos sobre a qual a paz do mundo depende;

PORTANTO, os governos abaixo assinados tendo acordado em certos princípios e disposições a fim de que a aviação civil internacional possa ser desenvolvida de forma segura e ordenada e que os serviços de transporte aéreo internacional possam ser prestados com base em igualdade de oportunidades e funcionou de forma sólida e econômica; Concluíram a presente Convenção para esse efeito
(https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf; ICAO, 1944. TRADUÇÃO DEEPL).

Então, vemos a importância da convenção, uma vez que com a certeza de que a segunda guerra mundial estava com seus dias contados e o crescimento exponencial da aviação civil, havia uma necessidade de normas regulamentadoras na aviação. Prova de tal importância foi a aceitação por tantos países.

A ICAO

A ICAO (Organização da Aviação Civil Internacional) foi o órgão criado a partir da Convenção de Chicago de 1944. Tem o objetivo simples de servir como uma espécie de fórum global para a aviação civil internacional.

Ele servir como o fórum global dos Estados para a aviação civil internacional. A ICAO desenvolve políticas e normas, realiza auditorias de conformidade, realiza estudos e análises, presta assistência e desenvolve a capacidade da aviação através de muitas outras atividades e da cooperação dos seus Estados Membros e partes interessadas. (<https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/vision-and-mission.aspx>; ICAO, 2021. TRADUÇÃO DEEPL).

Então temos aqui o exemplo de órgão regulamentador internacional, que serve como o normalizador quanto as agências nacionais, como a ANAC e a SIPAER no Brasil.

CONCLUSÃO

Finalizado o estudo, pode-se concluir o quanto importante é a segurança no meio aeronáutico, uma vez que, quando temos um dos maiores sistemas aeronáuticos, se faz necessária a segurança no meio, então, após a revisão bibliográfica dos estudos existentes, foi apresentada de maneira mais simples o quanto é segura a aviação comercial.

Insta ressaltar que, após apresentados os ramos de estudo acerca de acidentes aéreos no direito aeronáutico,

denota diferentes percepções acerca da investigação dos acidentes, tendo em vista que o direito aeronáutico não busca tão somente apontar os culpados pelos sinistros, mas sim estabelecer as causas das tragédias, estabelecendo quais mudanças devem ocorrer para que assim se aprenda com os erros e não aconteçam mais tragédias parecidas com as do passado. E pelo lado do nosso sistema investigativo penal foi demonstrado que todo o processo investigativo vem para apontar os culpados dos sinistros, corrigindo os mesmos no rigor da lei.

Por fim, aponta-se que o sistema aeronáutico brasileiro é seguro e eficaz para que as distâncias sejam reduzidas e os passageiros possam usufruir com comodidade desse meio de transporte, além disso, que o processo investigativo conta com qualidade, proporcionando um alto nível de capacidade e operação.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (Brasil). **Estatística de aeronaves registradas**. Disponível em: Acesso em: 02 nov. 2020.
- ALMEIDA I.M, JACKSON Filho J.M. **Acidente e sua prevenção**. RBSO. São Paulo; 2007, 32(115): 7-18.
- BIANCHINI, D. **Regulamento de Tráfego Aéreo VFR e IRF**. 5ª ed. São Paulo: Editora Biach, 2014.
- BITENCOURT, C. R. **Tratado de Direito Penal: parte geral, vol. 1**. 22. ed., São Paulo: Saraiva, 2016.
- BRASIL (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.
- BILLINGS CE. **Aviation Automation: the Search for a Human-Centered Approach**. Mahwah, NJ: The Ohio State University/Lawrence Erlbaum Associates Publishers, 1997. Disponível <http://sunnyday.mit.edu/16.355/Billings.pdf>. Acesso em: 27/05/2021
- BRUNO, Aníbal. **DIREITO PENAL**. 3º ed. Rio de Janeiro: Forense, 1978.
- BRASIL. CENIPA. **NSCA 3-13: Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Conduzidas pelo Estado Brasileiro**. 2017.
- BOSCO, Natália - **Média de voos no Brasil aumenta pelo terceiro mês, segundo a Anac**. Correio Brasiliense 05 out. 2020. Disponível em: <https://www.correiobrasiliense.com.br/brasil/2020/10/4880153-media-de-voos-no-brasil-aumenta-pelo-terceiro-mes-segundo-a-anac.html>. Acesso em: 27/05/2021
- CRUZ, Elaine Patrícia. **Acidente da TAM resultou em mudanças para aumentar segurança em Congonhas**. 15 jul. 2017. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-07/acidente-da-tam-resultou-em-mudancas-para-aumentar-seguranca-em-congonhas>. Acesso em 07/05/2021
- COIMBRA MENDONÇA, Flavio Antônio. **CONSEQUÊNCIAS DA CRIMINALIZAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS**. R. Conex. SIPAER, v. 1, n. 2, março 2010.
- CHROPACZ, Franciely. **Introdução ao estudo do Direito Aeronáutico**. 1º ed. Belo Horizonte, 25 de setembro de 2020.
- Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. **RELATÓRIO FINAL A – Nº022/CENIPA/2008**. 2008 Disponível em:http://sistema.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/rf/pt/PR_GTD_N600XL_29_09_06.pdf. Acesso em 07/05/2021
- CENTENARO LEVANDOWSKI, N. **Manutenção de Aeronaves do Transporte Aéreo Brasileiro – DA Teoria à Prática**. Revista da Graduação, v. 6, n. 1, 31 maio 2013.
- CHALAR, Brunny Karen Costa. **ESTUDO DOS FATORES HUMANOS E OPERACIONAIS EM ACIDENTES NA AVIAÇÃO BRASILEIRA E SUGESTÕES DE AÇÕES PARA PREVENÇÃO**. 2018. Disponível em: <http://www.aeroespacial.eng.ufmg.br/wp-content/uploads/2018/10/ESTUDO-DOS-FATORES-HUMANOS-E-OPERACIONAIS-EM-ACIDENTES-NA-AVIA%C3%87%C3%83O-BRASILEIRA-E-SUGEST%C3%95ES-DE-A%C3%87%C3%95ES-PARA-PREVEN%C3%87%C3%83O.pdf> Acesso em: 27/05/2021
- FAJER, Márcia – **Sistema de Investigação dos Acidentes Aeronáuticos da Aviação Geral – Uma Análise Comparativa – Trabalho de Conclusão de Curso**, Universidade de São Paulo, 2009. Disponível em:<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/6/6134/tde-14012010-095713/publico/MarciaFajer.pdf>. Acesso em: 27/05/2021
- FARIAS, H. C. **Noções Elementares de Direito Aeronáutico**. Associação Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial: Rio de Janeiro, 1999.
- FELIPE, B. A. **Diferenças entre a Investigação SIPAER e o Inquérito Policial**. CENIPA, 2017. Disponível em: <https://www.abraphe.org.br/10seminario/pdf/cenipa.pdf> Acesso em: nov. 2020.
- Força Aérea Brasileira – **Atuação - O Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas – Força Aérea Brasileira**. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/estado-maior-conjunto-das-forcas-armadas/forca-aerea-brasileira>. Acesso em: 27/05/2021
- GOMES, Orlando. **Introdução ao Direito Civil**. Rio de Janeiro, Forense, 1999.
- Hawkins F. H. **Humans Factors in Flight**. England: Asghate; 1987
- HEINRICH, H. W.; GRANNISS, E. R. **Industrial accident prevention: a scientific approach**. Nova York: McGraw-Hill, 1959.
- International Civil Aviation Organization. - **Convention on International Civil Aviation - Doc 7300**. Disponível em: <https://www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx>. Acesso em: 03/05/2021.
- International Civil Aviation Organization. Doc. 9859, **Safety Management Manual**. 2º ed. 2009. Disponível em: http://www.icao.int/anb/safetymanagement/DOC_9859_FULL_EN.pdf. Acesso em: 27/05/2021.

International Civil Aviation Organization. - **Vision and Mission**. Disponível em: <https://icao.int/about-icao/Council/Pages/vision-and-mission.aspx> Acesso em: 03/05/2021.

KALAZANS, Daniel. **Acidentes Aéreos: Os bastidores das investigações de acidentes aeronáuticos**. São Paulo, Bianchi, 1 de maio de 2013

LIMA, R. B. **Manual de processo penal: volume único**. 5 ed. Salvador: JusPodivm, 2017.

MACHADO, Humberto Cezar. **A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS E O PROCESSO DE RESPONSABILIZAÇÃO PENAL DOS ENVOLVIDOS**. MERITUM, Belo Horizonte, v. 11, n. 1, p. 1 a 15. junho/julho 2016

MALEINER, R. J. **Delegado da Polícia Federal descreve investigação criminal de acidentes aeronáuticos**. Superior Tribunal Militar, 2012. Disponível em: <HTTPS://www.stm.jus.br/enajum/noticias/item/894-delegado-da-policia-federaldescreveinvestigacao-criminal-de-acidentes-aeronauticos> Acesso em: 03/11/2020.

Maurino D. E, Reason J, Johnston N, Lee R.B. **Aviation Human Factor**. Ashgate: Aldershot; 2000.

MENDONÇA, Flávio Antonio Coimbra. **SMS for bird hazard: assessing airlines' pilots' perceptions**. Warrensburg, 2008. Dissertação (Mestrado). Universidade Central do Missouri.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **NSCA 3-13 - Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil Conduzidas pelo Estado Brasileiro**. Força Aérea Brasileira, 2017. Disponível em: <HTTPS://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/legislacao/nsca-norma-do-sistema-do-comando-da-aeronautica>. Acesso em: 31/10/2020.

PACELLI, E. **Curso de processo penal**. 21. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

REASONR J. **Safety Paradoxes And Safety Culture**. Inj Control Saf Promot.2000; 7: 3-14.

RABELO, Bruno. **As Consequências e os Desdobramentos Jurídicos na Investigação de Acidentes Aeronáuticos no Brasil**. 1º ed. Rio de Janeiro, 06 de março de 2017.

SARAIVA, W. C. **Quem investiga e quem julga acidentes no Brasil?** 2014. Disponível em: <https://wsaraiva.com/2014/08/21/quem-investiga-e-julga-acidentes-aereos-no-brasil/> Acesso em: 01/11/2020.

TARNOWSKI, Etienne. **Cockpit Automation Philosophy**. Blagnac, France, out. 2002. Disponível em: [https://www.sto.nato.int/publications/.../RTO-MP-088/MP-088-\\$KN4.pdf](https://www.sto.nato.int/publications/.../RTO-MP-088/MP-088-$KN4.pdf). Acesso em: 27/05/2021