

RENNAN MONTEIRO DA SILVA

**LEI 12970/14 : as consequências do sigilo nas investigações de
acidentes aéreos sobre eventual fato criminoso**

CURSO DE DIREITO – UniEVANGÉLICA

2018

RENNAN MONTEIRO DA SILVA

**LEI 12970/14 : as consequências do sigilo nas investigações de
acidentes aéreos sobre eventual fato criminoso**

Monografia apresentada ao Núcleo de Trabalho de Curso da UniEvangélica, como exigência parcial para a obtenção do grau de bacharel em Direito sob a orientação da Prof. Francisco Valle Brum.

ANÁPOLIS – 2018

RENNAN MONTEIRO DA SILVA

**LEI 12970/14 : as consequências do sigilo nas investigações de
acidentes aéreos sobre eventual fato criminoso**

Anápolis, _____ de _____ de 2018.

BANCA EXAMINADORA

Este trabalho é dedicado a meus pais, que sempre me apoiaram e incentivaram.

Agradeço a Deus, a meus pais e às minhas amigas Mariana e Jéssica pela paciência e por estarem sempre presentes ao longo dessa caminhada. Agradeço também ao Centro Universitário UniEvangélica, em especial a meu orientador Francisco Valle Brum, por todos os ensinamentos. Muito obrigado.

RESUMO

No que se refere a acidentes aeronáuticos é notório a grande repercussão causada pelo fato, o simples acontecimento de que algo deu errado com um avião já deixa as pessoas em pânico, tendo vítimas então, a comoção é multiplicada. No ano de 2018, até o dia 21 de maio, já ocorreram 74 acidentes/incidentes com aviões no mundo, segundo a data base do site Aviation Safety NetWork (ASN), dados que envolvem acidentes e incidentes de aviões comerciais, militares e privados. As pesquisas foram realizadas por meio de compilação bibliográfica, bem como jurisprudência, normas do sistema jurídico brasileiro e acordos internacionais. Assim sendo, pondera-se que, este trabalho foi sistematizado de forma didática em três partes. O primeiro capítulo, fomenta o desenvolvimento e contexto histórico das investigações dos acidentes aeronáuticos, desde seu conceito. O segundo capítulo, trata das divergências entre a investigação aeronáutica e o processo judicial. Por conseguinte, o terceiro capítulo analisa a aplicação e dificuldade em conciliar os aspectos da investigação e o processo judicial, trazendo casos concretos de relevância nacional, sob a ótica jurisprudencial.

Palavras chave: Sigilo; Acidentes Aéreos; Fato Criminoso.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	01
CAPÍTULO I – CONTEXTO HISTÓRICO DAS INVESTIGAÇÕES	03
1.1 Responsabilidade civil no transporte aéreo	03
1.2 A convenção sobre aviação civil internacional e a crise no sistema de trafego aéreo	06
1.3 O sigilo das investigações a partir da Lei 12970/2014	09
CAPÍTULO II – AS DIVERGÊNCIAS ENTRE AS INVESTIGAÇÕES AERONÁUTICAS E O PROCESSO JUDICIAL	12
2.1 A incompatibilidade objetiva e técnica entre investigação e processo	12
2.2 A teoria conditio sine qua non na investigação e seus efeitos no processo judicial	14
2.3 A investigação aeronáutica e a prova ilícita	17
CAPÍTULO III – CASOS CONCRETOS E JURISPRUDENCIA	20
3.1 Estudos de casos concretos de grande repercussão	20
3.1.1 <i>Acidente aeronáutico: Nordeste NEE 115</i>	20
3.1.2 <i>Acidente aeronáutico: Tam PT-SBH</i>	22
3.1.3 <i>Acidente aeronáutico: Transbrasil TB 202</i>	24
3.1.4 <i>Histórico jurisprudencial relacionado ao tema</i>	26
CONCLUSÃO	30
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	32

INTRODUÇÃO

O presente trabalho monográfico tem a ideia de analisar os aspectos referentes a investigação dos acidentes aéreos, Quando se trata de acidentes aeronáuticos é notório a grande repercussão causada pelo fato, mesmo que não ocorra nenhuma vítima. Porém, o simples acontecimento de que algo deu errado com um avião já deixa as pessoas em pânico, tendo vítimas então, a comoção é multiplicada. No ano de 2018, até o dia 21 de maio, já ocorreram 74 acidentes/incidentes com aviões no mundo, segundo a data base do site Aviation Safety NetWork (ASN), dados que envolvem acidentes e incidentes de aviões comerciais, militares e privados.

Cumprе salientar as pesquisas realizadas por meio de compilação bibliográfica, bem como jurisprudência, normas do sistema jurídico brasileiro e acordos internacionais. Assim sendo, pondera-se que, este trabalho foi sistematizado de forma didática em três partes.

O primeiro capítulo, fomenta o desenvolvimento e contexto histórico das investigações dos acidentes aeronáuticos, desde seu conceito. Abarcando a responsabilidade civil e criminal, bem como a questão dos acordos internacionais, que levam a abordagem até os aspectos da Lei 12.970/14.

O segundo capítulo, trata das divergências entre a investigação aeronáutica e o processo judicial. Incluindo a incompatibilidade objetiva e técnica, abrangendo teoria e efeito da averiguação no tocante ao processo judicial, questionando também a prova ilícita.

Por conseguinte, o terceiro capítulo analisa a aplicação e dificuldade em conciliar os aspectos da investigação e o processo judicial, trazendo casos concretos de relevância nacional, sob a ótica jurisprudencial.

A pesquisa desenvolvida espera colaborar, mesmo que de forma modesta, para uma melhor compreensão da questão abordada. Indicando observações emergentes, posicionamentos, bem como entendimentos doutrinários e jurisprudenciais relevantes, a fim de serem aplicadas diante do confronto judicial do caso concreto e o processo.

CAPITULO I – CONCEITO E CONTEXTO HISTÓRICO DAS INVESTIGAÇÕES

O Código Brasileiro de Aeronáutica está disposto na Lei n.7.565/86 e logo no art. 1º estabelece a sua forma de regulamentação:” Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação suplementar”. De acordo com Videla Escalada (1996), O Direito Aeronáutico “é um conjunto de princípios e normas de direito público e privado, de ordem nacional e internacional, que regem as instituições e relações jurídicas nascidas da atividade aeronáutica ou modificadas por ela”.

1.1 – Responsabilidade no transporte aéreo

No Brasil existe um programa de prevenção de acidentes aeronáuticos (PPAA), com o objetivo de reduzir riscos e ocorrências, busca-se o comprometimento e sensibilidade dos que trabalham com aviação para detectar pontos que coloquem a segurança em ameaça evitando um acidente.

Em relação aos programas, Manoel Cardoso de Araújo Neto clarificou ainda, que:

[...] Algumas empresas têm confeccionado seus PPAA com a cópia na íntegra de algumas normas do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes (SIPAER) e da Instrução para Aviação Civil (IAC) que trata do Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos para Aviação Civil, deixando de criar o seu próprio programa, Esta prática contribui para que a empresa não construa uma doutrina própria de segurança de voo. (2008, p.214)

No entanto, mesmo com todos os planejamentos e procedimentos para evitar algum tipo de acidente ou incidente, não é sempre que se consegue evitar os

problemas nas aeronaves ou envolvendo outros fatores que vão desde clima até mesmo a situação de pássaros na turbina, podendo ocasionar em um grave acidente.(2008, *online*)

O Código Brasileiro de Aeronáutica traz em seus artigos diversas responsabilidades como dano ao passageiro, danos à bagagem, danos à carga, danos à terceiros e muitos outros. Porém o que nos interessa acima de todos é a responsabilidade por abalroamento, ou seja, os danos causados por colisão entre aeronaves. O art. 274º do CBA (Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986) disciplina in verbis “Art. 274º. A responsabilidade pela reparação dos danos resultantes do abalroamento cabe ao explorador ou proprietário da aeronave causadora, quer a utilize pessoalmente, quer por preposto”.(BRASIL, 1986, p.41)

Não se pode deixar de ressaltar de forma alguma também a responsabilidade do transportador em relação aos passageiros, O Código Brasileiro de Aeronáutica nos dá o amparo necessário em seu artigo 256 e seguintes da Lei n. 7565 de 1986. Deixando evidente em seu inciso I do referido artigo que, o transportador responderá pela morte ou lesão do passageiro causada por acidente a bordo da aeronave.(BRASIL, 1986, p. 39)

A respeito dessa obrigação, Francisco Valle Brum tem um pensamento similar e entende que:

[...] O réu pessoa instruída e do ramo da aviação civil sabia da impossibilidade de o avião daquele porte realizar manobras acrobáticas, Além disso estava ciente de que seu certificado de aviação estava inválido e mesmo assim autorizou o embarque de 5 cinco pessoas enquanto comandante. O contexto indica que a culpabilidade foi além do que seria normal e se é que não se pode considerá-la gravíssima não há exagero algum em reputá-la grave. No caso as consequências do crime decorrente de trágico acidente aéreo.(BRASIL, Justiça Federal, processo n. 0003521-64.2014.4.01.3502)

A questão da responsabilidade existe uma divergência entre os doutrinadores, pois no caso dos acidentes no Brasil nosso sistema permite quatro segmentos que podem ser aplicados: o Código Brasileiro de Aeronáutica, o Código de Defesa do Consumidor, a Convenção de Varsóvia e o Código Civil. Logicamente que todos tem uma característica diferente que permite se adequar a cada momento e necessidade.(2017, *online*)

Gregori (2012), aponta que as convenções e os códigos trabalham em perfeita harmonia, exceto quanto se trata de responsabilidade civil do transportador. No tocante aos assuntos relacionados a cláusulas e práticas abusivas e entre outros temas que envolvem relação de consumo o CDC permanece uno e nas responsabilidades em que não há relação de consumo, as regras são regidas pela convenção e o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Vale ressaltar o posicionamento da jurisprudência sobre o tema, uma vez que vários tribunais e o STJ tem afastado a indenização limitada prevista na Convenção de Varsóvia e do Código Brasileiro de Aeronáutica e vem aplicando o Código de Defesa do Consumidor.

Dessa forma é o entendimento do tribunal:

RESPONSABILIDADE CIVIL NO CASO DE ACIDENTE AÉREO. TUTELA ANTECIPADA - INDENIZAÇÃO - Acidente Aéreo - Vítima Fatal - Antecipação parcial da tutela inaudita altera parte - Admissibilidade - Medida de rigor - Presença dos requisitos exigidos pelo art. 273 do CPC - Responsabilidade objetiva da Companhia aérea - Indiscutibilidade da culpa - Análise da Teoria do Risco em relação ao negócio - O risco integral do negócio é do fornecedor - Inteligência do Código de Defesa do Consumidor - O estabelecimento da responsabilidade de indenizar nasce do nexo de causalidade existente entre o consumidor (lesado), o produto e/ou serviço e o dano efetivamente ocorrente – Recurso parcialmente provido. Vistos, relatados e discutidos estes autos de AGRAVO DE INSTRUMENTO Nº 836.448-9, da Comarca de SÃO PAULO, sendo agravantes DÉBORA REGINA GONÇALVES TAMIELLO (E P/S/FILHOS) E OUTROS e agravado TAM TRANSPORTES AÉREOS REGIONAIS. ACORDAM, em Quarta Câmara do Primeiro Tribunal de Alçada Civil, por votação unânime, dar parcial provimento ao recurso. Presidiu o julgamento, o Juiz OSEAS DAVI VIANA e dele participaram os Juízes FRANCO DE GODOI GOMES CORRÊA e RIZZATTO NUNES - Juiz Relator. (Acórdão publicado no D.O. de 15.10.1999).

Análogo é o entendimento do STJ:

RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. EXTRAVIO DE CARGA. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. Resp. 23.6755/SP. Para a apuração da Responsabilidade civil do transportador aéreo internacional pelo extravio da carga, aplica-se o disposto no Código de Defesa do Consumidor, se o evento se deu em sua

vigência, afastando-se a chamada indenização tarifada. Recurso conhecido pela divergência, mas improvido. Vistos, relatados e discutidos estes autos, ACORDAM os Srs. Ministros da Quarta Turma do Superior Tribunal de Justiça, na conformidade dos votos e das notas taquigráficas a seguir, por unanimidade, conhecer do recurso, mas negar-lhe provimento. Votaram com o Relator os Srs. Ministros RUY ROSADO DE AGUIAR, ALDIR PASSARINHO JUNIOR, SÁLVIO DE FIGUEREDO TEIXEIRA e BARROS MONTEIRO. (Acórdão publicado no D.J. de 15.10.2001).

Diante o exposto fica evidente que toda a relação de consumo é tratado na forma de responsabilidade objetiva do transportador aéreo onde se é aplicado o CDC, porém nos casos de acidentes o correto será a aplicação do Código Brasileiro de Aeronáutica e suas convenções.

1.2 – A convenção sobre aviação civil internacional e a crise do trafego aéreo

Como no início da aviação a experiência dos profissionais envolvidos era pouca, muitos acidentes ocorreram em consequência da falta de capacitação e de padrões de segurança das empresas.

Dessa maneira as convenções se mostraram a melhor opção para chegar a uma regulamentação internacional eficiente, a primeira de todas foi a convenção de Versailles em 1919 que tinha como principal objetivo traçar a paz entre os países envolvidos na guerra e estabelecer normas técnicas para a aviação internacional (Oliveira, 2015).

Depois da primeira convenção muitas outras surgiram como a conferência Ibero-americana em Madri na Espanha, a conferencia de Havana que tratava sobre os assuntos comerciais aéreos, entre outras. Porém a que mais se destacou foi a de Chicago. (2011, *online*)

Em 1944 ficou evidente o tamanho e a importância da aviação para o mundo e logo foi percebido que para obter efeitos positivos dessa oportunidade seria preciso criar algumas regras, alguns padrões que deveriam ser seguidos por todos os países para adequar a qualidade, eficiência e segurança da aviação civil internacional e em 7 de dezembro de 1944 nascia na cidade de Chicago nos EUA a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Para isso os EUA convocaram

54 países para compor essa reunião de acordo (Haanappel, 2003, p.53)

Segundo Mazzuoli (2011, p.122) “A ratificação é o evento mais importante da processualística dos atos internacionais, pois expressa a vontade do Estado em participar das relações jurídicas realizadas pelo tratado”.

O Brasil se tornou signatário e para obter adequação necessária foi criada algumas autarquias como a ANAC que regula a aviação civil.

Essa convenção é regulada pelo Decreto 21.713, de 27 de agosto de 1946 e entre os seus 96 artigos, 2 são necessários para nosso entendimento.

O primeiro deles é o Art. 26:

[...] No caso em que uma aeronave de um Estado contratante, acarretando morte ou ferimentos graves, ou indicando sérios defeitos técnicos na aeronave ou nas facilidades de navegação aérea, os Estados onde tiver ocorrido o acidente procederá a um inquérito e as circunstâncias que provocarão o acidente, de conformidade, dentro do possível por suas próprias leis com o procedimento que possa ser recomendado nas circunstâncias pela Organização Internacional da Aviação Civil. Será oferecido ao Estado de registro da aeronave a oportunidade de designar observadores para assistirem as investigações, e o Estado onde se esteja processando o inquérito transmitirá ao outro Estado as informações e conclusões apuradas.(Brasil, 1946. p.75)

O segundo artigo essencial é o Art. 37.

[...] Os Estados contratantes se comprometem a colaborar a fim de lograr a maior uniformidade possível em regulamentos, padrões, normas e organização relacionadas com as aeronaves, pessoal, aerovias e serviços auxiliares, em todos os casos em que a uniformidade facilite e melhore a navegação aérea. Para este fim, a Organização Internacional de Aviação Civil adotará e emendará, oportunamente, segundo a necessidade, as normas internacionais e as práticas e processos relativos aos pontos seguintes [...]

(k) Aeronaves em perigo e investigação de acidentes;

Assim como todas as sugestões relacionadas com a segurança, regularidade e eficiência de navegação aérea que oportunamente forem necessárias. (Brasil, 1946, p. 76)

Esses artigos são de suma importância para a investigação dos acidentes e das normas e processos que devem ser seguidos.

No ano de 2006 aconteceu no Brasil um caos aéreo ou como noticiado na imprensa “apagão aéreo”, o foco central da crise recaiu sobre os controladores de tráfego aéreo. A crise foi iniciada com o maior acidente da história brasileira, o acidente entre um Boeing 737 da Gol e o jato Legacy, da Embraer, acidente que resultou na morte de 154 pessoas. As principais falhas identificadas foram: falha humana dos pilotos do jato, o não funcionamento do transponder, problemas de comunicação entre os pilotos das duas aeronaves e as falhas dos técnicos de tráfego aéreo (OLIVEIRA, [200-?]).

Ainda segundo Oliveira ([200-?]), com a tensão de cobranças por respostas na mídia e a pressão sobre os controladores de voo, forçou o governo a criar um grupo de trabalho composto por três ministérios (Fazenda, Defesa e Planejamento), visando solucionar o problema na aviação.

Após alguns controladores terem sido responsabilizados criminalmente pelos acidentes a categoria dos controladores de voo que não são reconhecidos pelo Ministério do Trabalho resolveram fazer um “motim”.

A paralisação começou em Manaus e reuniu cerca de 70 profissionais, que segundo alguns depoimentos o motivo para a paralisação seria o fator psicológico: [...] Somos tratados como máquinas, esquecendo a parte psicológica, mental, física, social, familiar e médica”. (BRASIL, 2007)

Para agravar mais ainda a crise outro acidente de grande repercussão internacional acontece no Brasil, dessa vez com um avião da TAM. A aeronave não conseguiu parar na pista e acabou colidindo no prédio da própria companhia e matando cerca de 200 pessoas.

Diante de toda essa situação insustentável o Ministro de Defesa acabou sendo exonerado do cargo e os controladores de voo acabaram tendo que recuar nas suas reivindicações. Tanto Onuki ([200-?], p. 12), como Amorim([200-?, p. 16), apontam que o que levou o fim da paralisação e a estabilidade da crise foi a fragilidade do movimento dos controladores, uma vez que, a composição híbrida da categoria (Civil e Militar), tinham mais chances de serem punidos severamente pela sua condição de Militar o que diminuiu seu poder de barganha.

1.3 – O sigilo das investigações a partir da lei 12970/14

Esse projeto de Lei foi elaborado em 2007 pelo CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), diante do caos aéreo que a aviação enfrentava. Porém só se transformou em Lei em 2014.

Conforme entendimento de Matsuki (2014), o sigilo nas investigações dos acidentes tem como principal argumento que o único objetivo é a prevenção de acidentes aéreos para que não aconteçam novamente e que as informações coletadas pelo órgão de forma voluntária não sejam usadas em inquéritos os aspectos de punição.

Ainda segundo Matsuki, a principal reclamação de membros do Cenipa era de que com o acesso da policia a esses dados se tornava difícil à investigação.

Similar entendimento tem o Coronel Fernando Silva Alves de Camargo (2014), entendendo que o foco deve ser a proteção e não apresentar culpados e com esse sigilo as pessoas se sentiram mais confortáveis em colaborar com a investigação preventiva do Cenipa.

O artigo 86-A da Lei n. 12970/14 nos traz a seguinte disposição:

Art. 86-A. “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.

Parágrafo único. Em qualquer fase da investigação, poderão ser emitidas recomendações de segurança operacional. (Brasil, 2014).

Sobre o sigilo profissional e da proteção à informação o artigo 88-I e seguintes nos trazem as informações legais pertinentes. Porém o que merece maior atenção é o paragrafo 3º do referido artigo.

Art. 88-I. São fontes Sipaer: [...]

§ 3º Toda informação prestada em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades afetas ao Sipaer será espontânea e baseada na garantia legal de seu exclusivo uso para fins de prevenção . (BRASIL, 2014)

A partir da data que a lei foi promulgada a policia e o Ministério Público só terão acesso à caixa preta do avião com as gravações de conversas da tripulação

mediante decisão judicial. Porém ainda existem condições para que esses dados sejam liberados, como por exemplo que o Cenipa seja consultado antes e que toda a informação repassada seja protegido por segredo de justiça, ou seja, alguém que tenha participado da investigação prestando depoimento não poderá sofrer nenhuma punição ou investigação nos tribunais. O texto de lei também proíbe que todas as conclusões feitas pelo Cenipa não poderão ser utilizadas como base de inquerito ou investigações posteriores, o máximo que o órgão pode fazer é indicar ou ceder um técnico como auxiliar. É o que se assemelha muito como uma forma de blindagem. O Cenipa justifica isso com base primeiramente em sua premissa de que as investigações tem caráter preventivo e não punitivo e segundo usam o exemplo do acidente de Boeing da GOL com o jato Legacy, na ocasião algumas pessoas inclusive os controladores se negaram a colaborar com a investigação temendo serem punidos. (2014, *online*)

O procurador do Ministério Público Estadual Mário Sarrubbo, em entrevista ao jornal Folha, afirma que: “ Quando se afasta a sociedade, perde-se um pouco de transparência” (2014, *online*)

Seguindo a mesma linha de pensamento de Mário Sarrubbo, O Procurador-Geral da República Rodrigo Janot ajuizou uma ADI (ADI 5667) com pedido de liminar ao Supremo Tribunal Federal. No mérito Janot pede que seja declarada a inconstitucionalidade de alguns artigos e dar interpretação conforme a constituição a outros.

A ADI 5667 dispõe no mérito que:

4. PEDIDOS E REQUERIMENTOS

Requer, de início, que esse Supremo Tribunal conceda, com a brevidade possível, em decisão monocrática e sem intimação dos interessados, medida cautelar para suspensão da eficácia das normas impugnadas [...]

a) declarar inconstitucionalidade dos arts. 88-I, § 2º, e 88-K da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), na redação da Lei 12.970, de 8 de maio de 2014);

b) dar interpretação conforme a Constituição ao art. 88-C da lei, para definir que a precedência da investigação aeronáutica não exclui que peritos e outros agentes públicos do sistema de justiça tenham acesso ao local e aos vestígios do evento, busquem a preservação de ambos e acompanhem as análises

dos objetos relacionados, de maneira coordenada com a investigação aeronáutica; 3

c) dar interpretação conforme a Constituição ao art. 88-D da mesma lei, para definir que o dever das autoridades aeronáuticas de comunicar de ofício ao Ministério Público e à polícia criminal indícios de crimes que constatarem em investigações aeronáuticas não impede que Ministério Público e polícia (federal ou civil, conforme o caso) tomem a iniciativa de buscar acesso à investigação aeronáutica, a fim de aquilatar a existência de indícios de infração penal;

d) dar interpretação conforme a Constituição aos arts. 88-N e 88-P no sentido de que a autoridade policial pode preservar e reter vestígios de acidente ou incidente aéreo, independentemente de manifestação das autoridades aeronáuticas, quando estas estejam impedidas de chegar ao local em tempo hábil. (BRASIL, ADI 5667, Relator Rodrigo Janot)

Fica evidenciado dessa forma, a preocupação dos órgãos punitivos em relação a validade dessa Lei, uma vez que no entender deles, isto demonstra inconstitucionalidade e além de ferir os princípios gerais, prejudicam o seu devido funcionamento, principalmente do Ministério Público.

CAPITULO II – AS DIVERGÊNCIAS ENTRE AS INVESTIGAÇÕES AERONÁUTICAS E O PROCESSO JUDICIAL

2.1 – A incompatibilidade objetiva e técnica entre a investigação e o processo.

Existem algumas inviabilidades no tocante ao uso de provas feitas pela investigação Sipaer, dificultando a utilização como prova judicial, como exemplo as divergências objetivas e técnicas.

Conforme mencionado anteriormente, o objetivo das investigações aeronáuticas é de caráter preventivo, ou seja, se resume a um procedimento administrativo com finalidade de evitar futuros acidentes.

Em concordância com a convenção de Chicago de 1944 – Anexo 13:

3.1 O único objetivo da investigação de acidentes ou incidentes será a prevenção de futuros acidentes e incidentes. Não é propósito desta atividade imputar culpa ou responsabilidade.(2018, *online*)

De forma resumida, caso ocorra um acidente ou incidente que envolva aeronaves, o Sipaer instaura inquérito, avalia as condições inseguras e o fato determinante que causou o acidente ou incidente e finaliza com as devidas recomendações de segurança para que o caso não volte a se repetir.

Marcelo Honorato (2017, p. 539) Ressalta que “O procedimento investigativo realizado pela autoridade aeronáutica nada mais representa que um juízo de valor sobre as condições de segurança, sem que tenha o objetivo de responsabilizar alguém ou mesmo impor sanções. Tal investigação encerra-se com a prolação de recomendações de segurança e não com qualquer forma de responsabilização, punição ou sanção”.

Analisando somente sob a forma objetiva, fica nítido que o único intuito das autoridades aeronáuticas de investigação é prezar pela preservação da vida humana, objetivo que é refletido em nossas Leis. Prova concreta é o artigo 88-A do Código Brasileiro de Aeronáutica:

Art. 88-A. A investigação Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Sipaer) englobará práticas, técnicas, processos, procedimentos e métodos empregados para a identificação de atos, condições ou circunstâncias que isolados ou conjuntamente, representem risco à integridade de pessoas, aeronaves e outros bens, **unicamente em proveito da prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrência de solo**. (BRASIL, 1986, *online*, grifo nosso).

Deixando um pouco de lado a questão objetiva e abordando a questão técnica, cabe ressaltar que essa incompatibilidade técnica impacta e muito no processo judicial. Essa dificuldade não é decorrente apenas de forma normativa, há na verdade por trás da lei o aspecto metodológico, dogmático, como exemplo o emprego amplo da teoria *conditio sine quo non*, a dogmática especulativa dos fatores contribuintes ao acidente ou incidente, bem como a limitação do elemento subjetivo nas condutas analisadas pela investigação aeronáutica. (HONORATO, 2017)

O Código Brasileiro de Aeronáutica traz expressamente o princípio da máxima eficácia preventiva em seu artigo 88 – A, § 1º, que dispõe:

Art. 88 – A. [...]

§ 1º - A investigação Sipaer **deverá considerar fatos, hipóteses e precedentes** conhecidos na identificação dos possíveis fatores contribuintes para a ocorrência ou o agravamento das consequências de acidentes, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo. (BRASIL, 1986, *online*, grifo nosso).

O princípio da máxima eficácia preventiva, caracteriza-se na regressão na causalidade do acidente, ou seja, os investigadores podem buscar qualquer fator que tenha ou possa gerar risco novamente, inclusive a título de hipótese. Em outras palavras, as autoridades aeronáuticas exigem do investigador aspectos especulativos. Essas possíveis causas no entendimento da aeronáutica é diferente do que temos no Código Penal, vejamos o artigo 13 do CP:

Art. 13 – O resultado, de que depende a existência do crime, **somente** é imputável a quem lhe deu causa. Considera-se causa a

ação ou omissão sem a qual o resultado não teria ocorrido. (BRASIL, 1940, *online*)

Dessa forma, diante da visão penal o nexo causal não pode ser dispensado ou tratado apenas como um mero fator de especulação ou prevenção. “A responsabilidade criminal requer a presença da causalidade típica para adequada configuração da culpa em sentido estrito; isto é, a falta de cuidado detectada deve ser a geradora do resultado delitivo culposo” (HONORATO, 2017, p. 549)

Essa forma de conduzir as investigações não interferem somente no âmbito criminal como também no cível, uma vez que para obter alguma responsabilização civil deve se comprovar o nexo causal. Conforme entendimento de Sérgio Cavalieri Filho:

“Pode-se ainda afirmar que o nexo de causalidade é elemento indispensável em qualquer espécie de responsabilidade civil. Pode haver responsabilidade sem culpa, como teremos oportunidade de ver quando estudarmos a responsabilidade objetiva, mas não pode haver responsabilidade sem nexo causal”. (CAVALIERI FILHO, 2005, p. 71)

E, também reforça esse entendimento o doutrinador Sílvio de Salvo Venosa nos esclarecendo que a responsabilidade dispensa a culpa mas não o nexo, portanto torna-se indispensável. (VENOSA, 2005)

Em resumo, a diferença e incompatibilidade entre a forma objetiva e técnica é que só poderá gerar alguma responsabilidade criminal ou até mesmo civil caso o fato típico que gerou resultado tenha sido produzido por si só.

2.2 – A teoria *conditio sine qua non* na investigação e no processo judicial.

A teoria *conditio sine qua non* significa “condição sem a qual não”, indica uma situação ou fato que é indispensável à validade ou existência de um acontecimento. Sob a ótica do Direito Penal, é a condição sem a qual não existe o crime, não havendo essa condição, não há nexo de causalidade, portanto não há crime. Considera-se causa a ação ou omissão sem a qual o resultado não teria ocorrido, conforme dispõe o Art. 13 do Código de Processo Penal. (2017, *online*)

Segundo Nucci (2016, *online*), “Trata-se de teoria naturalística, baseada na concepção de que todos os antecedentes do resultado somente podem ser

penalmente relevantes, para fim de estabelecimento do nexu causal, se forem determinantes para gerar o evento”.

O voo TAM 3054 nos mostra o emprego amplo dessa teoria partindo de um caso concreto, no dia 17 de julho de 2007 ocorreu um acidente com uma aeronave da TAM no aeroporto de Congonhas em São Paulo, infortúnio que ocasionou na morte de 199 pessoas, as autoridades responsáveis pela investigação concluíram que a aeronave (Airbus 320) precisava de alguns aperfeiçoamentos em seus sistemas. (2017, *online*).

O Sipaer em seu relatório final exigiu apenas questões de segurança ao órgão regulador da aviação brasileira, pedindo um novo sistema de alarmes nos modelos Airbus 320. Observando nessa ótica de prevenção, os elementos formadores de dolo ou de culpa acabam sendo mitigados. (2017, *online*)

Apesar da grande relevância em buscar formas de evitar futuros acidentes aeronáuticos, se não existir uma punição aos responsáveis, acaba que todo o trabalho fica com uma impressão meio “vazia” e sem grande importância.

Segundo Honorato (2017, p. 565)

No campo judicial, ao analisar uma recomendação de segurança de voo, fruto de uma investigação aeronáutica, o órgão julgador acaba deduzindo evidências de nexu de causalidade com o acidente, pois desconhece que tanto pode estar diante de um longínquo elemento causal, como de mera medida mitigatória das consequências do acidente.

Seguindo essa linha de pensamento, Marcos Antônio Garapa de Carvalho (2012), citado por Honorato (2017, p. 565) as conclusões da investigação Sipaer jamais poderão ser usadas como absolutas no âmbito judicial. Dessa forma , o resultado final da investigação e seus efeitos no processo jurídico, é somente a prevenção de acidentes, mas também a obstrução pela busca da verdade real.

Mas a investigação aeronáutica não fica somente na questão da prevenção conforme falamos anteriormente, ao mesmo tempo que seu maior objetivo é a prevenção, também exclui as condutas dolosas, deficiência muito grande no que diz respeito ao processo judicial.

Segundo as normas de Sistema do Comando da Aeronáutica (2014), caso seja detectado pelo investigador indícios de crime, o cenipa poderá decidir sobre o encerramento ou continuidade da investigação, visando unicamente se isso acarretara um prejuízo ou benefício na questão da prevenção.

A Lei 12970/2014 em seu art. 88-A, § 2º dispõe sobre esse campo subjetivo das investigações Sipaer.

Art. 88-A [...]

§ 2º- A autoridade de investigação Sipaer poderá decidir por não proceder à investigação Sipaer ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado **ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro** e a investigação não trouxer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízos da comunicação à autoridade policial competente.(BRASIL, 2014, *online*, grifo do autor).

Em uma análise mais profunda e comparativa do artigo 88-A, § 2º, pode-se segundo Honorato (2017), entender que qualquer ato doloso que tenham envolvimento direto com os acidentes aeronáuticos não são objeto de investigação por parte do Sipaer, restringindo assim seu escopo, atuando somente das causas culposas. Entretanto a Lei aeronáutica permite a continuidade da investigação caso contribua com as atividades de prevenção, porém essa análise irá se concentrar nos elementos culposos e não dolosos.

Para melhor entendimento, vejamos a seguinte situação em analogia com o artigo 88-A, § 2º. Ocorre um acidente aéreo em pista não regularizada , na hora de pousar o piloto perdeu o controle da aeronave devido as condições ruins da pista, mas também a investigação indica que o acidente ocorreu não só por causa da pista e sim por que os freios do avião não funcionaram como deveria. Dessa forma, com a pista em péssimas condições e a aeronave com sistema de freios sem funcionar direito, acabou acontecendo um acidente na hora do pouso.

Apesar da investigação ter comprovado ato ilícito durante a investigação do acidente (pista de pouso não regularizada), o que deve ser o foco da investigação será o motivo do sistema de freios não terem funcionado como deveria. Com o intuito de prevenir futuros acidentes em aeronaves semelhantes. (HONORATO, 2017).

No entanto a conduta dolosa do agente em operar em pista não regularizada não requer nenhum estudo, pois esse campo está fora dos objetivos e diretrizes do Código Brasileiro da Aeronáutica,

Cumprido ressaltar, que todo esse processo causa extrema dificuldade de caracterizar os atos dolosos sucedidos em acidentes, acaba que torna impossível inserir num processo princípios ou fundamentos hipotéticos como provas criminais. Importante lembrar o princípio da verdade real, que é a garantia do cidadão de ser processado e julgado com base nos fatos certos e determinados e não em formas ou cenários hipotéticos (HONORATO, 2017)

2.3 – A investigação aeronáutica e a prova ilícita

As provas ilícitas são provas vedadas, pois de acordo com os dispositivos legais não podem ser utilizadas no processo para fins de comprovação de um direito. A Constituição Federal faz referência a prova ilícita no seu artigo 5º, LVI, em que dispõe: “Art 5 – [...] LVI – São inadmissíveis, no processo, as provas obtidas por meio ilícito. (BRASIL, 1988, *online*)”

Como exemplo podemos citar as provas obtidas de comunicação, intimidade, domicílio, entre outras formas. Cabe mencionar aqui o entendimento da doutrinadora Ada Pellegrini Grinover no sentido que “A prova colhida com infringência às normas ou princípios colocados pela Constituição e pelas leis, frequentemente para a proteção das liberdades públicas e especialmente dos direitos de personalidade e mais especificamente do direito à intimidade. (GRINOVER, 1996, 131).

Importante ressaltar que o Código Brasileiro de Aeronáutica veda expressamente o emprego das análises e conclusões da apuração na investigação para fins probatórios em processos judiciais em seu artigo 88-I, § 2º.

Com o advento da Lei 12970/2014, foi proibida a oitiva das pessoas que prestaram informações voluntariamente ao Sipaer, expressa no artigo 88-I, § 3º, que dispõe:

Art. 88-I [...]

§ 3º - Toda informação prestada em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades afetas ao Sipaer será espontânea e baseada

na garantia legal de seu exclusivo uso para fins de prevenção.
(BRASIL, 2014, *online*)

Seguindo esse raciocínio, caso usado em um processo judicial, toda a investigação seria considerada prova ilícita. Todavia, importante lembrar que a vedação da investigação Sipaer em complementar outras investigações se limita às conclusões e análises do Sipaer, ou seja, tirando as informações prestadas voluntariamente, todos os outros documentos como laudos de engenharia, comunicações e fotos servem para uso probatório em semelhança a outras investigações. (HONORATO, 2017)

A investigação aeronáutica não é fundada com base no devido processo legal, como também não se submete ao contraditório, portanto é baseada em princípios jurídicos diferentes do processo penal.

Como na apuração aeronáutica não se permite contraditório e ampla defesa, pois existe a ausência de partes e acusação, não é possível aplicar as disposições do artigo 5, LV da CF.

Art. 5º - [...]

LV – **aos litigantes**, em processo judicial ou administrativo, e aos **acusados em geral** são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerente. (BRASIL, 1988, grifo do autor).

Sendo assim, o princípio da verdade processual não será aplicado, como nos conceitua Nestor Távora e Rosmar Rodrigues Alencar (2009, p.60)

Devemos buscar a verdade processual, identificada com a verossimilhança (verdade aproximada), extraída de um processo pautado no devido procedimento, respeitando-se o contraditório, a ampla defesa, a paridade de armas e conduzido por magistrado imparcial. O resultado almejado é a prolação de decisão que reflita o convencimento do julgador, construído com equilíbrio e que se reveste como a justa medida, seja por sentença condenatória ou absolutória.

Cumprido destacar, que o desvio de emprego das informações fornecidas pelos colaboradores espontaneamente, utilizados para termos que não sejam de prevenção, se encaixa de uma analógica a teoria dos frutos da árvore envenenada.

Conforme exposto acima, os o direito ao contraditório e o confronto de

informações acabam sendo obstruídos, tendo em vista que a investigação do Sipaer ocorre de forma independente, ou seja, não existem partes adversas. Além do mais, nenhum investigador poderá atuar como perito ou até mesmo como testemunhas nos processos judiciais que envolvem os mesmos sinistros. (HONORATO, 2017).

Por fim, é importante deixar claro a diferença entre o compartilhamento dos laudos técnicos realizados pelos peritos especializados e os dados colhidos espontaneamente pelos investigadores Sipaer.

Essas investigações de pesquisa científica por parte da aeronáutica não podem impedir outras investigações ou suprir sua independência procedimental, pois tais pesquisas se moldam à classe de informações passíveis de compartilhamento, desde que representem um aprofundamento do fato como uma ciência exata.

Tal situação pode ser vista conforme Honorato (2017, p. 526)

Podemos exemplificar esse cenário com uma atividade de pesquisa de engenharia, cujo laudo conclua pela existência de falha técnica de determinada perna de trem de pouso, tendo se partido ao efetuar a aterrissagem por existência de processo corrosivo anterior ao acidente, provocando, então, um sinistro no pouso do aparelho. O fato da quebra do trem de pouso ter decorrido de fragilização da peça por corrosão é uma informação factual, que independe da finalidade do procedimento investigativo, preventivo ou punitivo.

Diante da informação exposta acima, o Sipaer então deve proceder de forma a evitar que essa mesma corrosão ocorra em outras aeronaves, emitindo recomendações ou inspeções em tempos menores que o habitual para que o problema se repita. Por outro lado, a atividade policial, ciente do laudo de engenharia, procederá à busca delitiva e seu necessário nexo de causalidade com o acidente. Pode-se concluir então que tanto o âmbito jurisdicional quanto administrativo-disciplinar, ambos contribuem de forma diferente para a plena eficácia da segurança do voo. (HONORATO, 2017)

CAPÍTULO III – CASOS CONCRETOS E JURISPRUDENCIA

3.1 Estudos de casos concretos junto ao processo judicial

3.1.1 – Acidente aeronáutico: Nordeste NEE 115

O intuito deste capítulo não é citar novamente os acidentes já mencionados nos capítulos anteriores e sim adentrar no mérito dos acidentes em relação ao seu processo judicial.

Entre 1975 e 1999, foi criado um incentivo oficial à aviação regional no Brasil, assim surgiu o SITAR (Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional). Esse programa dividiu o País em 5 partes, cada uma delas era escolhida determinada empresa aérea para operar na sua região, empresas essas que eram proibidas de exercer operações nacionais. (2018, *online*)

No caso da região Nordeste, coube ao Estado da Bahia, junto a VOTEC (voos técnicos e executivos) em parceria com a TRANSBRASIL a criação da Nordeste linhas aéreas. Além de problemas e mais problemas que a companhia enfrentava como baixa intensidade de tráfego aéreo, brigas de acionistas, intervenção federal e negativa de aquisições de aeronaves maiores. A empresa ainda teve que lidar com o acidente da aeronave modelo Embraer 110 – Bandeirante em 1991, voo NEE 115, em Recife. Logo após a decolagem o avião sofreu uma falha em um de seus motores e os pilotos não foram capazes de controlar o avião, ocasionando a queda em uma praça ainda nas regiões do aeroporto, foram 17 mortos no total, entre tripulantes, passageiros e moradores da região. (2018, *online*)

O processo judicial exigia a responsabilização civil da União por omissão

estatal em suas atribuições de fiscalização da aviação civil. Tal imputação foi motivada pelo fato de que além do transporte de passageiros na aeronave, existia também uma avaliação operacional do copiloto por um agente do DAC (Departamento de Aviação Civil), agente este que se encontrava na posição de comandante da aeronave. Configurando assim uma análise também criminal e não somente administrativa por parte dos órgãos investigadores, ou seja, é necessária uma abordagem nos aspectos subjetivos de conduta, culpa e dolo, para averiguar a real omissão estatal. Entendimento compartilhado pela jurisprudência, conforme agravo do STF infra mencionado:

AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. ADMINISTRATIVO. ROMPIMENTO DE BARRAGEM. INUNDAÇÃO. OMISSÃO DO PODER PÚBLICO. RESPONSABILIDADE CIVIL SUBJETIVA. ANÁLISE DA COMPROVAÇÃO, OU NÃO, DA CULPA DO ENTE PÚBLICO. IMPOSSIBILIDADE. REEXAME DE FATOS E PROVAS. SÚMULA N.279 DO STF. AGRAVO REGIMENTAL A QUE SE NEGA PROVIMENTO. "[...] Na espécie, a responsabilidade civil do Estado encontra-se comprovada, uma vez que tem este, por obrigação, manter em condição regular e fiscalizar as obras públicas, onde sua omissão, caracterizada na falha da prestação desses serviços, acarretará a sua culpabilidade. Precedentes do TJPB. Havendo indícios de que houve perdas de natureza material, em virtude de sérios danos na casa da parte autora, deve ser julgado procedente o pedido de indenização." 5. Agravo regimental a que se nega provimento. (RE 695887 AgR, Relator(a): Min. Luiz Fux, Primeira Turma, julgado em 11/09/2012, Acórdão Eletrônico DJe 188 DIVULG 24/09/2012 PUBLIC 25/09/2012)

Cumprido ressaltar que o inteiro teor do acórdão evidencia a importância do relatório Sipaer, principalmente por conta das recomendações de segurança descritas na investigação.

Honorato (2017, p.587) aponta que diante do relatório do sinistro da investigação da Nordeste Linhas Aéreas, tiveram como fundamento três hipóteses e apenas um fato concreto. Tendo em vista que os investigadores tiveram muita dificuldade em apontar os elementos de falha operacional, então, elementos hipotéticos foram necessários para desenvolver uma série de recomendações de segurança para evitar novos acidentes. Lembrando que buscando sempre o maior grau de eficiência possível, pois apesar de serem hipóteses foram extraídas de estudos de um fato concreto, respeitando o princípio da máxima eficácia preventiva.

Adentrando no aspecto mais causal, nota-se que as recomendações de segurança decorridas do acidente tendo como estudo apenas um fato concreto

qualificado como contribuinte para o resultado, não saíram do foco de dotar o melhor nível de segurança. Esse aperfeiçoamento e diminuição para se obter uma aeronavegabilidade segura advém da teoria *conditio sine qua non*, a falha operacional não pode ser uma condicional exata devido a toda uma limitação das informações existentes, portanto fez-se necessário as hipóteses, conforme o relatório final do Sipaer:

Quanto a não interrupção da decolagem com a aeronave ainda na pista, considerando-se que não dispunha de gravadores de voo, **a investigação será fundamentada em hipóteses**, que serão detalhadas a seguir. (grifo do autor)

Para esse sinistro então, foram levantadas 3 hipóteses pelos investigadores Sipaer, que foram: 1- não observação ou não comunicação das variações de desempenho do motor pelo copiloto; 2- demora em identificar a falha do motor pelos pilotos e 3- posicionamento do compensador do leme para a direita, antes da decolagem. Diante das possíveis causas acima citadas, verificamos que duas delas se trata de falha humana, apesar do piloto e copiloto estarem capacitados e dentro das normas exigidas para efetuar aquele voo, não era obrigatório o treinamento em situações de emergência em simuladores, condição essa que pode-se supor que contribuiu bastante para o acidente. (HONORATO, 2017)

Honorato (2017, p.597) ainda aponta que ao arrolar a hipótese de demora dos pilotos em responder a uma situação inusitada e de perigo como causadora do sinistro, não era de incriminar os pilotos e sim demonstrar a importância de treinamento qualificado nos simuladores, para que assim todos os operadores de um voo estejam preparados para qualquer adversidade, dessa forma, a investigação Sipaer foi um dos pilares no processo judicial.

3.1.2 - Acidente aeronáutico: TAM PT-SBH

Outro acidente na utilização de hipóteses como prova concreta em processo judicial é o acidente da aeronave TAM PT-SBH em 1983, a aeronave realizou pouso sob condições de tempo desfavoráveis ao voo, precisando fazer um pouso sem controle o que resultou na morte de sete dos 15 tripulantes e demais feridos. Apesar do caso em tela se qualificar mais como uma responsabilidade civil, é possível olhar pela ótica processual criminal, pois os elementos investigados

envolvia a conduta dos operadores por culpa ou dolo. (HONORATO, 2017)

Como na época não existia ainda o Código de Defesa do Consumidor, o que estava em uso era o Código Brasileiro do Ar de 1966, que trazia em seu artigo 106 :

Art. 106: Quando o dano resultar de dolo ainda que eventual, do transportador ou de seus prepostos, nenhum efeito terão os artigos deste Código, que excluem ou atenuem a responsabilidade. (BRASIL, 1966, p. 14)

A indenização então se fazia necessária à comprovação da existência de dolo ou dolo eventual, apesar de ter tido uma modificação em 1967 em que o artigo 106 foi alterado, com a substituição do Código Brasileiro do Ar de 1966 pelo Código Brasileiro de Aeronáutica voltou-se a exigir a comprovação de dolo ou de culpa grave. Conforme dispõe o artigo 248 do atual Código:

Art. 248: Os limites de indenização, previstos neste Capítulo, não de aplicam se for provado que o dano resultou de dolo ou culpa grave do transportador ou de seus prepostos.
§ 1º - Para efeitos deste artigo, ocorre o dolo ou culpa grave quando o transportador ou seus prepostos quiseram o resultado ou assumiram o risco de produzi-lo.

No entanto com a Constituição Federal de 1988 e com o Código do Consumidor de 1990, tais requisitos passaram a ser inaplicáveis em razão do ressarcimento integral ao dano.

Neste sentido, Morsello (2006, p.405) aponta que tencionando a concretização da mencionada proteção à parte mais fraca, estipulou-se nos arts. 6º, VI, e 22, p. único, da Lei nº 8.078/90 a reparação integral do dano.

Além das más condições de meteorologia como fator relevante para o ocorrido, os investigadores levantaram a questão do fator psicológico dos pilotos, em razão do longo tempo sem ver seus familiares (fator humano). Assim descreve a análise feita pelos investigadores Sipaer:

Do ponto de vista do fator humano, verifica-se que os pilotos estavam fora de casa há cinco dias e que após o pouso nesse aeródromo terminariam a missão, sendo levados para São Paulo pela aeronave que também tentava pousar. Esta situação deve ter

gerado uma ansiedade “querer pousar”, levando-os a aceitar os riscos de uma operação perigosa.

Visando a prevenção de acidentes, trata-se de uma hipótese relevante, podendo evitar situações parecidas propondo uma regulamentação na jornada de trabalho e horas voo dos pilotos.

No que reflete a ação judicial da responsabilidade civil que os parentes das vítimas moveram contra o transportador aéreo, os órgãos julgadores não conseguiram diferenciar que o fator humano era apenas uma hipótese e não fator determinante.

Não custa ainda lembrar que as próprias normas originadas da aeronáutica destacam-se justamente no sentido de que o relatório final não tem nenhum caráter punitivo apontando o grau de contribuição de cada fator na investigação. De acordo com o Superior Tribunal de Justiça (STJ), aponta em seu acórdão que reconheceu a presença de culpa grave, equiparável ao dolo, dos pilotos da aeronave:

[...] Isso agrava consideravelmente a culpa dos tripulantes responsáveis pela condução da aeronave, porque não estavam assumindo o risco apenas para si, mas para quem deles dependia, para porem-se a salvo de qualquer acidente, o que infelizmente não aconteceu. (REsp 23875/SP, Rel. Ministro Castro Filho, Terceira Turma, julgado em 14/02/2006, DJ 10/04/2006, p.168).

Essa equivocada decisão elevou as indenizações aos parentes das vítimas, que até então era necessário a comprovação de no mínimo, culpa grave da empresa, diante das leis então vigentes. Corroborando a imprestabilidade da investigação aeronáutica como meio de prova judicial.

3.1.3 - Transbrasil TB 202

O interesse neste caso decorre de uma análise sobre o nexo de causalidade, que é um requisito importantíssimo para apuração de qualquer fato ocorrido, tanto no âmbito civil quanto criminal. Pois o acidente aéreo é um delito de resultado, consoante ao artigo 261, § 1º do Código Penal:

Art. 261: - Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea:
Pena - reclusão, de dois a cinco anos.
Sinistro em transporte marítimo, fluvial ou aéreo

§ 1º - Se do fato resulta naufrágio, submersão ou encalhe de embarcação ou a queda ou destruição de aeronave. (BRASIL, 1940)

O vôo da Transbrasil derrapou no aeroporto Salgado Filho em Porto Alegre –RS e caiu em uma vala, embora a aeronave tenha apresentado danos estruturais severos, os passageiros tiveram apenas ferimentos leves e muitos saíram ilesos. A empresa acredita que os pilotos não conseguiram controlar a aeronave por conta da aquaplanagem. (2018, *online*)

Para que fosse possível averiguar as causas do acidente foi utilizado como meio de prova a investigação aeronáutica, unindo a legitimidade passiva da INFRAERO com o nexo de causalidade. Testes realizados periodicamente na pista de pouso, revelaram que as condições estavam de acordo com as normas em vigor, entretanto alguns fatores poderiam contribuir para o aumento das chances de aquaplanagem, como o alto fluxo de aeronaves no aeroporto e as freqüentes chuvas, fruto de sua localização no sul do país. Feito essas observações, algumas medidas deveriam ser adotadas, ainda que não sendo obrigatórias, elevariam o nível de segurança e tráfego aéreo da pista. (HONORATO, 2017)

Entretanto, foi reconhecida a legitimidade passiva da INFRAERO, tendo como motivo o baixo coeficiente de atrito da pista de pouso, decidido por acórdão do Tribunal Regional Federal da 2º Região, definindo como a falta de manutenção da pista causa determinante para o resultado do incidente.

Como acima demonstrado, existem nos autos elementos exaustivos, evidenciando ter sido a **falta de manutenção da pista**, mormente em seus 300 metros finais, o **motivo determinante** para a hidroplanagem da aeronave. **Neste sentido a investigação do Sipaer** (v. fls. 31/32) e o depoimento de fls. 281, no qual o coronel João Luiz ressaltou “que a pista do aeroporto de Porto Alegre era muito conhecida pelo seu emborrachamento, na época do acidente, que o emborrachamento foi justamente no local em que ocorreu a frenagem” (AC 200151010230156, Desembargador Federal Sergio Feltrin Correa, TRF2 – Sétima Turma Especializada, DJU – Data: 13/07/2009, grifo do autor).

Aplicando a metodologia utilizada pelo Sipaer ao caso em tela, no que tange ao estado da pista acaba que isso se torna um fator indireto no campo judicial. No campo do processo judicial, caso fosse necessário uma perícia com o fim de alcançar a adequação da pista de pouso teria os peritos que seguirem as diretrizes sobre a formação de lâmina d’ água.

Segundo Giovanio (2011), quando uma lâmina d' água se forma na pavimentação de pista de pouso e decolagem, toda aeronave está sujeita ao fenômeno da hidroplanagem, ou seja, perda de controle entre o pneu e a pavimentação. A *International Civil Aviation Organization (ICAO)*, em conexão com a legislação brasileira, as ações para reparação devem ser realizadas quando o acúmulo de água fica em torno de 3mm, considerada profundidade crítica pelas autoridades competentes. Outra possibilidade é a estimativa da profundidade da lâmina d'água por meio de métodos empíricos e analíticos, Por fim, faz-se um panorama sobre os requisitos existentes sobre hidroplanagem na regulamentação nacional e internacional, bem como se avalia a necessidade de o Estado brasileiro definir requisitos quanto ao projeto, manutenção e aplicabilidade de tratamentos superficiais, similarmente ao que é feito pelo órgão regulador da aviação americana.

Em suma, cumpre salientar o que foi exposta acima, que no entender dos investigadores da aeronáutica, não houve falha no serviço de infraestrutura no tocante a pavimentação da pista, tendo em vista que o mesmo encontrava-se dentro das normas exigidas, sendo emitidas recomendações de segurança apenas como forma de aperfeiçoar e não de corrigir defeitos.

Podemos então concluir neste caso que existe uma extrema facilidade de ocorrer fatos e decisões contestáveis, que geram equívocos diante da esfera judicial quando o relatório de investigação faz parte do processo tendo valor probatório (HONORATO, 2017)

3.1.4 - Histórico jurisprudencial relacionado ao tema

As divergências em relação ao tocante a responsabilidade da investigação dos acidentes teve origem na Justiça Militar da União, e como consequência logo após na Justiça Federal, isso antes de 2014 com a aprovação da Lei 12.970/14. O primeiro caso que se tem notícia foi o julgamento do *Habeas Corpus* 33-545-5, no Supremo Tribunal Militar (STM), no caso, o Ministério Público Militar ofertou ação penal em face dos pilotos que comandavam um helicóptero da Marinha, que se acidentou após realizar uma manobra aérea e cair no mar. Nesse fato tanto existia o inquérito policial como a investigação Sipaer, no caso em tela o Superior Tribunal Militar deu maior atenção ao inquérito policial, porém não deixou de lado a investigação Sipaer. (HONORATO, 2017)

Diferente de outro caso parecido de um acidente aéreo em que houve o óbito de uma pessoa e lesão corporal grave nos outros tripulantes, esse acidente ocorreu em 2002 também com uma aeronave militar, o helicóptero colidiu com o solo no momento de execução de um exercício noturno. Segundo o acórdão da corte Militar, o inquérito policial concluiu pela inexistência de crime em razão da falha humana na questão da orientação espacial nas condições de treinamento noturno. O Ministério Público Militar seguiu o mesmo entendimento e pediu o arquivamento do Inquérito Policial Militar (IPM), como nos relata trecho do acórdão abaixo:

[...] Desse modo, restou provado tratar-se de um acidente, ou melhor dizendo, de caso fortuito, ficando, por conseguinte afastada a punibilidade do piloto e do instrutor. (HC 2005.01.034113-7/PA)

No entanto o juiz indeferiu o pedido até que o Ministério Público Militar depois que a Câmara de Coordenação e Revisão optou por prosseguir a investigação, veio apresentar denúncia, efetivamente recebida pela Justiça Militar. Entretanto não houve nenhuma produção de prova e a ação penal ficou restrita as peças processuais produzidas em outro momento, que foram a investigação Sipaer e o inquérito policial.

Como já sabemos que a investigação aeronáutica tem finalidade meramente hipotética, o STM concluiu somente pelo inquérito policial que indicava caso fortuito, o Superior Tribunal Militar desconsiderou o valor probatório da investigação aeronáutica por conta da sua incompatibilidade finalística com o processo penal, conforme demonstrado no acórdão acima.

Existem precedentes judiciais no sentido de reconhecer a incompatibilidade jurídica entre a investigação preventiva e a instrução de processos criminais, um desses precedentes pode ser encontrado no acidente militar da Base Aérea de Natal em 2011, quando ocorreu a perda do controle da aeronave gerando um acidente com o falecimento do piloto.

No ano seguinte a Justiça Militar da União buscava no inquérito policial identificar os elementos indiciários do crime e decidiu pela incompatibilidade técnica da investigação aeronáutica com o processo judicial, em que ficou limitado o acesso da autoridade policial aos dados fáticos e laudos de engenharia em posse do CENIPA. (HONORATO, 2017)

A Justiça Militar do Estado do Pará, seguindo os precedentes existentes sobre a matéria, também decidiu pela imprestabilidade da investigação Sipaer, manifestando pelo desentranhamento do relatório nos autos processuais. No caso em tela um helicóptero caiu nas águas do rio Tocantins em virtude de um erro do piloto em determinada operação, o que gerou a perda do aparelho aeronáutico, lesões corporais culposas e extravio de armamento. Instruído o IPM, figurava a investigação Sipaer, cujo desentranhamento foi determinado pela Justiça Militar Estadual do Pará, fundada com incompatibilidade técnica e normativa entre o procedimento e o processo judicial:

Não obstante o acima exposto, **deve o processo ser chamado à ordem**, posto que cumpre saneá-lo quanto ao desentranhamento do relatório do CENIPA, o qual se encontra às fls. 573/618 dos autos do IPM em apenso, por requisição do MPM, em face da sua imprestabilidade como meio de prova judicial.

[...]

Por sua vez, o órgão central desse sistema, o CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), cabe-lhes elaborar e divulgar os relatórios finais de acidentes aeronáuticos, de incidentes aeronáuticos e de ocorrências de solo, não sendo de sua natureza investigar crimes sem imputar culpa ou responsabilidade. Sua natureza não é de inquérito policial e também não segue as suas formalidades. Por assim ser, o uso desses relatórios para fins judiciais não encontra guarida no direito pátrio.

(AP0000608-04.2009.8.14.0200, José Roberto Pinheiro Maia Bezerra Jr., Auditoria Militar do TJPA, Data:11/09/2013, grifo do autor.)

Esse desentranhamento é importante pois permite uma atuação mais eficaz do Poder Judiciário, tendo em vista que o processo penal não se contamina com o relatório especulativo do Sipaer, evitando assim qualquer nulidade processual por prova ilícita. Alguns especialistas enxergam isso como uma blindagem tanto para o processo criminal quanto para o relatório aeronáutico, que em vez de atrapalhar um ao outro, acaba separando as competências e finalidades de cada órgão, produzindo impactos diretos na segurança da aviação. (HONORATO, 2017)

Conclui-se então que, em uma análise ampla a respeito do tema comentado e diante das apresentações das limitações e finalidades de ambos os lados, fica evidente a necessidade da investigação aeronáutica no seu sentido hipotético e preventivo que busca evitar a ocorrência de novos acidentes ou incidentes aéreos, por meio de recomendações de segurança ou treinamento profissional. Como também para que se tenha uma instrução penal adequada nos casos envolvendo sinistros aéreos, é de suma importância o compartilhamento de

dados técnicos e fáticos por parte do CENIPA, como os dados que foram gravados pela caixa preta, laudos de engenharia ou até mesmo os dados desenvolvidos durante a investigação preventiva em atividades de pesquisa científica.

Pois somente assim, a autoridade policial e o Ministério Público poderão trabalhar de maneira adequada, pois com o acesso ao material fático a investigação poderá desenvolver-se de forma independente e segura, retirando de todo o processo aspectos especulativos e ficando em consonância com a Lei 12.970/2014.

CONCLUSÃO

O desenvolvimento do presente estudo possibilitou uma análise dos procedimentos realizados na apuração dos acidentes aeronáuticos, de acordo com a legislação brasileira, em específico a Lei 12.970/14, incluindo os tratados internacionais. Além disso, trouxe o entendimento jurisprudencial a cerca do tema e o posicionamento doutrinário, abordando desde o conceito histórico e suas responsabilidades, até as maiores divergências e dificuldades enfrentadas tanto pela autoridade de investigação preventiva (SIPAER), quanto pelas autoridades policiais, na questão do trabalho em conjunto, ou seja, investigação preventiva e criminal.

Ao analisar os bastidores de um acidente aeronáutico, nota-se que existe uma grande divergência em relação à determinação da causa do sinistro, bem como os meios de averiguação para se obter a conclusão e apontar os responsáveis. A relevância sobre esse tema ganha destaque pela comoção nacional que um sinistro envolvendo aeronaves causa na população, bem como a contenda entre Sipaer e Ministério Público, que tem ganhando notoriedade no âmbito jurídico. Aspecto que apesar de muito importante, tem poucos doutrinadores e obras a respeito do tema no cenário brasileiro, caracterizando um cenário pouco explorado e discutido, porém, de suma importância para a sociedade.

Os dados e informações levantados no trabalho evidenciam as diferentes formas de investigar um acidente e as diversas maneiras de como cada autoridade enxerga um sinistro aéreo. Importante salientar os dois procedimentos adotados neste trabalho, a forma preventiva e punitiva. Além de mostrar como isso acontece na prática, o que contribui bastante para um melhor esclarecimento de toda a dinâmica envolvida em casos desse tipo.

Dada à importância do assunto, torna-se necessário existir as duas vias de investigação, uma vez que apesar de uma se contrapor a outra, no final elas acabam se complementando. Tão importante quanto a questão da persecução criminal e a realização da justiça na forma punitiva, deve-se observar com muita atenção o ponto preventivo, evitando que isso novamente aconteça e consequentemente não precise realizar uma apuração no âmbito criminal.

Nesse sentido, uma melhor comunicação e até mesmo uma parceria mais efetiva entre os órgãos fiscalizadores, levaria a resultados ainda mais eficientes e certos nos casos concretos. Além disso, esse trabalho em conjunto não só deixaria a investigação mais célere e efetiva, como também daria uma maior segurança jurídica e demonstraria a população que a preocupação maior do Estado representado pelos órgãos investigadores seria a do bem estar de todos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, **Versão consulta pública da Convenção de Chicago**, <http://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/PerfilGenerico/legislacao_consulta_publica/dl_ran_versao_consulta_publica.pdf>, Acesso em: 26/11/2017

BRASIL. **Código Brasileiro de Aeronáutica**. Organizado por Emilio Sabatovski. Curitiba: Juruá, 2009.

_____. Decreto n. 21713, de 29 de maio de 1945, **promulga a Convenção Civil Internacional**. Diário Oficial. Rio de Janeiro, RJ, 27 de agosto de 1946, Seção 1, p. 1.

_____. Tribunal Regional Federal. **Sentença. Processo n. 0003521-64.2014.4.01.3502** <<https://processual.trf1.jus.br/consultaProcessual/processo.php?proc=35216420144013502&secao=ANS>>, Acesso em: 26/11/2017

_____. **LEI 12970/2017**. Disponível em : <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12970.htm>. Acesso em: 15 set. 2017.

_____. **Anac**, Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/arquivos/RF3054.pdf>>, acesso em: 12/03/2018.

_____. **Código Civil** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/leis/L7565.htm>, Acesso em: 13/03/2018.

_____. **Convenção de Chicago**. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/segVoo/historico.asp>>, Acesso em: 12/03/2018.

_____. **LEI 12970/2017**. Disponível em : <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12970.htm>. Acesso em: 15 set. 2017.

_____. **AC 200151010230156**, Desembargador Federal Sergio Feltrin Correa, TRF2 – Sétima Turma Especializada, DJU – Data: 13/07/2009.

_____. **AP0000608-04.2009.8.14.0200**, José Roberto Pinheiro Maia Bezerra Jr., Auditoria Militar do TJPA, Data:11/09/2013.

_____. **Código Civil**, <http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/leis/L7565.htm>, Acesso em: 14/04/2018

_____. **DECRETO-LEI Nº 32, DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966**. <<https://www.pilotopolicial.com.br/Documentos/Legislacao/Codigos/cba66.pdf>>, Acesso em: 12/04/2018

_____. **HC 2005.01.034113-7/PA**, Min Flávio Flores da Cunha Bierrenbach, Pleno do STM, Data: 16/12/2005.

_____. **Incentivos Fiscais a Aviação Regional**. <<https://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/revista-em-discussao-ediao-novembro-2010/materias/incentivos-oficiais-a-aviaao-regional-existiram-entre-1975-e-1999.aspx>>, Acesso em: 11/04/2018

_____. **Resp 23875/SP**, Rel. Ministro Castro Filho, Terceira Turma, julgado em 14/02/2006, DJ 10/04/2006, p. 168.

_____. **Comando da Aeronautica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos**. Relatório final PT-SCU/CENIPA/1994. Brasília, 1994, p. 1546.

_____. **Comando da Aeronáutica. Centro de Investigações e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos**. Relatório dinal PP-SBH/1983. Brasília, 1983, item 4.

CARDOSO, Manoel. **Aviação Civil Brasileira compilações da legislação brasileira com jurisprudência e vocabulário básico**. 2 ed. Porto Alegre: Nuria Fabris, 2008.

CASAGRANDE, Vinicius, **Acidente da TAM em Congonhas**, Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2016/10/31/apos-20-anos-do-acidente-da-tam-congonhas-e-um-aeroporto-seguro.htm>>, acesso em: 12/03/2018.

CAVARELI FILHO, Sérgio. **Programa de responsabilidade civil**, 6. ed. São Paulo: Malheiros editores, 2005.

CENTRO DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS, **Prevenção de Acidentes**. < <http://www2.fab.mil.br/cenipa/> >, Acesso em: 28/11/2017

_____. **Revista Científica de Segurança de Voo**. <<http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/view/120>>, Acesso em: 15/04/2018.

CONRADO, Alexandre. **Nordeste Linhas Aereas**. <<http://www.avioesemusicas.com/nordeste-linhas-aereas-historia.html>>, Acesso em: 11/04/2018.

FORTES, Patricia, **Prova ilícita**, Disponível em: <<https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/1495/Prova-ilicita>>, Acesso em: 10/03/2018.

GALLO, Ricardo. **Lei torna sigilosa apuração de acidentes aéreos no país**. 2014. < <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/05/1452280-lei-torna-sigilosa-apuracao-de-acidentes-aereos-no-pais.shtml>>, Acesso em: 27/11/2017

GUGLINSKI, Vitor. **Da Prevalência do Código de Defesa do consumidor sobre o Código da Aeronáutica em caso de acidente aéreo**, 2014, <<https://vitorgug.jusbrasil.com.br/artigos/154562613/da-prevalencia-do-codigo-de>

defesa-do-consumidor-sobre-o-codigo-brasileiro-de-aeronautica-em-caso-de-acidente-aereo> , Acesso em: 26/11/2017

GRINOVER, Ada Pellegrini. **As nulidades do processo Penal**. 3. Ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 1994

JANOT, Rodrigo. **ADI 5667**. Arquivo pdf. Brasília, 2017 < <http://www.mpf.mp.br/pgr/documentos/adi-5667.pdf> >, Acesso em: 28/11/2017

MORSELLO, Marco Fábio. **Responsabilidade civil no transporte aéreo**. São Paulo: Atlas, 2006, p. 405.

MURA, Americo. **Sistema de Aviação Civil**, 2011, <<http://sevoe.blogspot.com.br/2011/07/sistema-de-aviacao-civil.html>> , Acesso em: 23/11/2017

NUCCI, Guilherme, **Teoria da equivalência dos antecedentes ou das condições conditio sine qua non**, Disponível em: <<http://www.guilhermenucci.com.br/dicas/teoria-da-equivalencia-dos-antecedentes-ou-das-condicoes-conditio-sine-qua-non>>, Acesso em: 11/03/2018.

OLIVEIRA, Eugênio Pacelli de. **Curso de processo penal**. 11 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009

PALMA, Giovano; PRADO, Lucius de A. **Considerações sobre a formação de lâmina d' água em pistas de pouso e decolagem de aeroportos**. Conexão SIPAER-Revista, Brasília, DF, v.3, n.1, nov. 2011

TAVARES, Juarez. **Teoria do crime culposos**. 3 . ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009.

TÁVORA, Nestor; ALENCAR, Rosmar, A.R.C. **Curso de direito penal**. 2. ed. Salvador: Juspopdvim, 2009.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito civil: responsabilidade civil**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2005.