

**CENTRO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR REINALDO RAMOS – CESREI
FACULDADE REINALDO RAMOS - FAAR
CURSO DE BACHARELADO EM DIREITO**

FABIANO ARMSTRONG DANTAS

RESPONSABILIDADE PENAL EM VOO

Campina Grande - PB

2020

FABIANO ARMSTRONG DANTAS

RESPONSABILIDADE PENAL EM VOO

Trabalho Monográfico apresentado à
Coordenação do Curso de Direito da Faculdade
Reinaldo Ramos – FAAR, como requisito
parcial para a obtenção do grau de Bacharel
em Direito. Orientador: Prof. Me. Valdeci
Feliciano Gomes

Campina Grande - PB

2020

D192r Dantas, Fabiano Armstrong.
Responsabilidade penal em voo / Fabiano Armstrong Dantas. –
Campina Grande, 2020.
55 f.

Monografia (Bacharelado em Direito) – Faculdade Reinaldo Ramos-
FAAR, Centro de Educação Superior Reinaldo Ramos-CESREI, 2020.
"Orientação: Prof. Me. Valdeci Feliciano Gomes".

1. Responsabilidade Penal - Pilotos. 2. Aeronáutica – Direito – Voo.
3. Pilotos – Responsabilidade Penal – Voo. I. Gomes, Valdeci Feliciano.
II. Título.

CDU 343.211.6(043)

FABIANO ARMSTRONG DANTAS

RESPONSABILIDADE PENAL EM VOO

Aprovado em ____ de _____ de _____

BANCA EXAMINADORA:

Professor Me Valdeci Feliciano Gomes

Orientador

CENTRO DE ENSINO SUPERIOR REINALDO RAMOS – CESREI

Professor Me Francisco Isley Lopes de Almeida

1º Examinador

CENTRO DE ENSINO SUPERIOR REINALDO RAMOS – CESREI

Professor Me Bruno Cezar Cadé

2º Examinador

CENTRO DE ENSINO SUPERIOR REINALDO RAMOS – CESREI

AGRADECIMENTOS

O presente TCC, é fruto de anos, e vivencia e atuando como piloto a que tenho muito orgulho e prazer são varias horas de voo.Os estudos e apoio incondicional de pessoas que, certamente, fizeram e ainda farão grande diferença na minha vida como bacharel em direito.

Primeiramente, meus agradecimentos vão para minha mãe Fátima Armstrong, que nunca deixou de estar em meu lado, mesmo não estando neste mundo; aos meus filhos Pedro e Daniel; ao meu tio Armando Dantas, a minha tia Maria do Rosário Dantas de Aguiar; aos meus amigos e irmãos de coração os agaves e a família Nóbrega Brito, que nunca duvidaram e sempre deram força para esta trajetória. Obrigado ao meu amigo Francisco Porfírio, este que sempre deu forças e conselhos de um pai.

A minha professora, Sra Cosma Ribeiro de Almeida, por uma pessoa especial e tão atenciosa junto com os alunos, professor Sr Valdecir Feliciano, ainda não terminou e sigo adiante, porque o céu é o limite.

RESUMO

Como pode ver, a responsabilidade penal do piloto em comando de aeronave é tema bastante complexo e repleto de peculiaridades. Diga-se, de passagem, que a responsabilidade penal é apenas uma das possibilidades. Existe também a responsabilidade civil, administrativa e tributária, para ficar com alguns exemplos ter o conhecimento das penas. O direito penal e aeronáutico está avançando cada vez mais, na tentativa de resguardar direitos e proteger as pessoas tanto, em voo e na terra. No entanto, o tema da responsabilidade permanece um pouco obscuro para quem pratica a aviação aero desportiva. Os acidentes e incidentes envolvendo aeronaves e praticantes do aero desporto, apesar de não serem em grande número, tendem a causar muito dano e sofrimentos. Afinal de contas, são vidas, pessoas que merecem a segurança de embarcar e desembarcar sem transtornos. Ao mesmo tempo, é imprescindível que o direito seja aperfeiçoado e melhorado para conferir segurança jurídica a todos, em especial o comandante de aeronaves. As regras devem ser transparentes, fornecendo uma melhor informação para sua atuação. Com isso, toda uma comunidade aeronáutica, normas melhores que sirvam de base para o exercício profissional adequadas. Para normas permitem identificar falhas e desvios na atuação profissional, com a consequente atribuição de responsabilidade. Por fim, vale uma sugestão. A atividade aero desportiva e do comandante de aeronave visualiza muito mais do que apenas teoria. É imprescindível que exista treinamento e capacitação sempre.

Palavras-chave: Direito. Aeronáutica. Voo.

ABSTRACT

As you can see, the criminal responsibility of the pilot in command of the aircraft is a very complex subject and full of peculiarities. Let it be said, in passing, that criminal liability is only one of the possibilities. There is also civil, administrative and tax liability, to keep some examples with knowledge of penalties. Criminal and aeronautical law is advancing more and more in an attempt to safeguard rights and protect people both, in flight and on the ground. However, the issue of responsibility remains somewhat obscure for those who practice aero sports aviation. Accidents and incidents involving aircraft and aerospace practitioners, despite not being in large numbers, tend to cause a lot of damage and suffering. After all, they are lives, people who deserve the security of embarking and disembarking without inconvenience. At the same time, it is imperative that the law be perfected and improved to provide legal certainty for everyone, especially the aircraft commander. The rules must be transparent, providing better information for their performance. With this, an entire aeronautical community, better standards that serve as a basis for adequate professional practice. For standards, they allow to identify flaws and deviations in professional performance, with the consequent attribution of responsibility. Finally, it is worth a suggestion. Aerospace and aircraft commander activity sees much more than just theory. It is essential that there is training and qualification always.

Keyword: law, aeronautics, flight.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
CAPÍTULO I – ASPECTOS HISTÓRICOS DA AVIAÇÃO NO BRASIL	9
1.1. A História da Aviação	9
1.2. Evolução da Aviação na Segunda Guerra Mundial	10
1.3. A Aviação Comercial	11
1.4. A Tecnologia e a Aviação	12
1.5. O Setor em Revolução	12
1.6. O Desenvolvimento da Indústria Aeronáutica no Brasil	13
1.7. Brasil e Aviação	13
1.8. Um Turbilhão de Mudanças	14
1.9. Voar no Brasil é Seguro	21
CAPÍTULO II – O PILOTO E SUAS RESPONSABILIDADES	24
2.1. Responsabilidade do Piloto x Lei do Aeronauta	25
2.2. Gerenciamento de Riscos	26
2.3. Da Legislação da Regência	27
2.4. Da Competência	28
2.5. Da Investigação de Acidentes Aéreos no Brasil	29
	32
CAPÍTULO III – RESPONSABILIDADE PENAL NA AVIAÇÃO	
3.1. Aeronave e Ultraleves	33
3.2. Incidente Aeronautico Grave	34
3.3. Homologadas Ultraoleves, Balões e Drones na Seara Criminal	35
3.4. Processo Criminal em Acidentes Aeronáuticos	36
	40
CAPÍTULO IV - NA AVIAÇÃO TEMOS O RISCO DA ATIVIDADE LICITA	
4.1. O princípio da Excepcionalidade do Tipo Culposo	40
4.2. Restrições Gerais	47
4.3. Delimitação do Espaço Aéreo	48
4.4. Aspectos Penais Relativos aos Voos com Drones	50
	52
CONSIDERAÇÕES FINAIS	54
REFERÊNCIAS	

INTRODUÇÃO

O setor aéreo vivenciou algumas mudanças nos últimos anos, seja na evolução das aeronaves ou nos órgãos que regulamentam a aviação civil, que atualmente é fiscalizado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e não mais por um departamento vinculado ao Ministério da Aeronáutica.

No tocante as mudanças, ainda, pela qual passa o setor aéreo, o Código Brasileiro de Aeronáutica (C.B.A) encontra-se em trâmite no Congresso Nacional para mudanças. Um dos pontos do Código em tramitação versa sobre a modificação do quadro jurídico, responsabilidade do piloto em um acidente aéreo. Essa novidade e suas implicações têm dividido opiniões da comunidade jurídica. Aliado a isto, citam-se as novas tecnologias, aumento do desconhecimento da população em geral, em especial dos passageiros, e interpretação jurídica das relações existentes na sociedade, em especial na aviação. Tais mudanças ocorreram, na maioria das vezes, em razão de vários acidentes, incidentes ou decisões judiciais acerca de procedimentos que eram realizados na área de aviação, e foram vistos como equivocados ou não compatíveis com a legislação atual. A responsabilidade do piloto em comando pode ocorrer em vários campos do direito, porém aqui vamos destacar as três principais esferas: primeiro, a responsabilidade civil, que visa uma indenização pecuniária àquele que tenha sofrido algum prejuízo; segundo, penal, relacionada à obrigação do piloto em responder pelas consequências dos seus atos; terceiro, administrativa, na qual o piloto infrator sofre uma sanção administrativa em razão do descumprimento de normas.

Os pilotos em comando de aeronave civil, militares ou de ultraleves devem estar cada vez mais preparados para o exercício de suas atividades aéreas, necessitando de atualizações constantes e de total conhecimento das normas que permeiam suas obrigações, visto que de sua boa atuação dependem a vida e o futuro de muitas pessoas e famílias.

Neste sentido, a relevância deste trabalho está em apontar e esclarecer sobre a responsabilidade em comando de uma aeronave simples (ultraleves básicos) até as mais modernas e complexas (movidas a reação, tal como o jato). A forma de comando do piloto, a responsabilidade da aeronave e das pessoas que nela estão, mesmo no solo.

Mesmo não tendo a intenção de infringir normas, a conduta adotada pelo piloto em algumas situações lhe impõe responsabilidades. Assim, pretende-se, com este estudo, responder ao seguinte questionamento: quais as responsabilidades do piloto de uma aeronave e suas implicações jurídicas?

Levando-se em consideração que as responsabilidades do piloto de aeronaves estendem-se em três esferas principais que foram destacadas que são: a de responsabilidade civil, cujo objetivo maior é indenizar, de forma pecuniária, alguém que tenha suportado algum tipo de prejuízo; a penal, que se refere à obrigação que o agente possui de responder pelas consequências dos seus atos e a administrativa, na qual o infrator sofre a imposição de uma sanção por descumprir as normas; tal sociedade possui características distintas das sociedades de direito público interno, visto que se caracteriza por ser universal igualitária e aberta.

Diante do exposto, o presente estudo tem como intuito pesquisar o espectro e as atribuições do piloto de uma aeronave e seus reflexos jurídicos, diante das novas demandas que surgem muitas das quais lhe são atribuídas como responsabilidade, no exercício profissional, ou mesmo na modalidade desportiva.

Elegemos como objetivos específicos: discutir o desenvolvimento aeronáutico e a regulamentação da atividade de aviação civil e aero esportiva no Brasil; Explicar as responsabilidades jurídicas (civil, penal, administrativa, trabalhista e gerencial) afetas aos pilotos de aeronaves na Legislação Brasileira, com ênfase na responsabilidade por acidentes e incidentes aéreos.

O tipo de pesquisa que faremos será a bibliográfica, visto que faremos um levantamento histórico e documental, através de fontes secundárias, tais como: jornais, sites, livros, dentre outros.

CAPÍTULO I - ASPECTOS HISTÓRICOS DA AVIAÇÃO NO BRASIL

1.1 HISTÓRIA DA AVIAÇÃO

Podemos trazer uma das mais conhecidas histórias da mitologia, “o mito de Dédalo e Ícaro” para termos como exemplo de tal fato. Para conseguir fugir de uma ilha, Dédalo construiu asas com penas e cera para ele e para seu filho Ícaro; recomendou que o menino voasse de forma correta.

Desde que o sonho de voar e ultrapassar as nuvens foi concretizados – sem entrar no mérito de quem foi realmente o pioneiro nessa história – muita coisa mudou. Leonardo da Vinci, ainda no século 15, construiu um modelo de avião em forma de pássaro e fez vários desenhos, como hélices e paraquedas, que foram de grande contribuição para a fabricação de aeronaves posteriormente.

O menino Ícaro, encantado pelo fato de estar voando como as aves quis se aventurar mais e ganhar os céus. Eis que o sol amoleceu a cera que segurava as penas e o acidente ocorreu. O garoto caiu no mar.

Como podemos perceber, o sonho de voar é antigo, mas, oficialmente, a história da aviação, como a conhecemos nos dias atuais, a aviação tem pouco mais de um século.

Com o tempo veio vários inventores muitos sem sucesso e com fracasso que chegara apagar com a vida, porém um Brasileiro que morava em Paris realizou feitos que entrariam para o mundo, no dia 23 de outubro de 1906, quando Alberto Santos Dumont foi o primeiro a mostrar para o mundo que era possível voar usando um aparelho mais pesado do que o ar. Ele fez isso em 1901, quando circundou a Torre Eiffel com um dirigível em forma de charuto, movimentado por um motor a combustão, porém o grande momento foi, voo do 14-Bis, também conhecido como Oiseau de Proie, sem a presença do balão ocorreu em 23 de outubro de 1906. No campo de Bagatelle, em Paris, o segundo protótipo do avião de Dumont decolou e percorreu 70 metros a dois metros de altura do chão. Mil espectadores assistiram à façanha.

Sob supervisão da Comissão Oficial do Aeroclube da França, o voo foi comemorado, mas seu pouso ainda foi rudimentar e brusco, danificando os trens de pouso. Porém, foi reconhecido o sucesso do inventor daquela que seria a máquina mais pesada do que o ar.

Santos Dumont cometeu suicídio, quando viu que sua invenção estava sendo usada para tirar vidas, pode testemunhar que os ataques poderiam vir do céu de forma rápida e eficaz. Ele estava no Brasil quando a Revolução de 1932 começou, e viu irmãos bombardeando irmãos. Assistir de perto à matança entre compatriotas foi demais para ele. Dumont não conseguia entender como sua invenção foi responsável por tamanha destruição. Ele acreditava sinceramente que os aviões seriam um instrumento da paz, porque culturas diferentes poderiam se aproximar e se conhecer melhor¹.

1.2. EVOLUÇÃO DA AVIAÇÃO NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

Durante o período da Segunda Guerra Mundial (1939-1945) fomos apresentados a um agressivo crescimento e desenvolvimento tecnológico na produção de aviões. Surgiram os bombardeiros e o primeiro avião a jato, que no início da guerra voava a 480 km/h a 9 mil metros de altura e no final já passava dos 12 mil metros a 640 km/h. O Messerschmitt Me 262 foi o primeiro caça a jato a operar na guerra, em 1944, e alcançava 900 km/h em voos curtos devido às suas asas enflechadas: uma aerodinâmica que foi muito copiada posteriormente. Como esses jatos só apareceram no final da guerra, durante o conflito os grandes estragos foram feitos pelos bombardeiros, como o americano Boeing B-29 Superfortress e o B-17 Flying Fortress

Ao longo dos anos os modelos foram se readaptando e passando a se tornar quase uma nova máquina, alguns exemplos são: o Curtiss P-36 equipado com motor radial, que depois de remotorizado com um V12 refrigerado a líquido, tornou-se o P-40. O Focke-Wulf FW190A deu origem, após uma longa série de modificações e versões intermediárias, em que trocaram-se os motores, alongou-se a fuselagem e reprojeta-se totalmente as asas, o Ta 152, que mesmo tão diferente, não deixava de mostrar suas semelhanças com o “pai”.

Após o final da grande segunda guerra mundial veio a aviação comercial internacional, começou com transporte de cargas e depois veio para passageiros sendo utilizado em larga escala, por aviões cada vez maiores e mais velozes. (Disponível em: www.anac.gov.br)

¹Disponível em: Asas da Loucura, de Paul Hoffman (2010) – <https://amzn.to/2BwP7yL>

1.3. A AVIAÇÃO COMERCIAL

O primeiro jato comercial, o De Havilland Comet, foi introduzido em 1952, e o primeiro jato comercial de sucesso, Boeing 707, ainda na década de 1950. O Boeing 707 viria a ser a linha de aviões de passageiros mais usados do mundo, no Boeing 727, outro avião de passageiros bastante usado, e no Boeing 747, o maior avião comercial do mundo até 2005, quando foi superado pelo Airbus A380.

Em 1962, o North American X-15 pilotado por Robert White tornou-se o primeiro avião a chegar a termosfera, a uma altitude de 95.936 metros, o X-15 também foi a primeira aeronave hipersônica, conseguindo atingir uma velocidade 5x maior que a do som. O primeiro avião supersônico comercial do mundo foi o Tupolev Tu-144, seu primeiro voo foi em 31 de dezembro de 1968, ele também é o maior avião supersônico já construído. (Disponível em: www.airway.com.br)

Segundo Fajer (2009), nenhum fato histórico ocorre isoladamente e a nova realidade passou a exigir do homem que atendesse os desafios no campo da engenharia, da medicina, da economia e do mundo do trabalho, lidando com novas profissões e estratégias.

O mercado da aviação atraía milhares de pessoas para feiras e era objeto de competições e desafios tanto na Europa como na América do Norte. Com o final da guerra, a aviação civil continuou a se desenvolver, enquanto a bélica se concentrava na famosa guerra fria.

A Boeing lançou o Boeing 707 em 1958, o primeiro avião a jato de passageiros de sucesso. Nos Estados Unidos, entravam em serviço em 1960 os jatos Boeing 720 e 707 e dois anos depois o Douglas DC-8 e o Convair 880. Em seguida apareceram os aviões turbo-hélices, mais econômicos e de grande potência.

Soviéticos, ingleses, franceses e norte-americanos passaram a estudar a construção de aviões comerciais cada vez maiores, para centenas de passageiros e a dos chamados “supersônicos”, a velocidades duas ou três vezes maiores que a do som, que levou à necessidade de se melhorar cada vez mais o desempenho dessas aeronaves. Os supersônicos e os primeiros sistemas de navegação automática surgiram na década de

70; na década de 80 vieram os sistemas de gerenciamento de voos eletrônicos; e na década de 90 foram introduzidos os sistemas digitais².

1.4. A TECNOLOGIA E A VIAÇÃO

A inovação no transporte aéreo é uma constante. Desde seu surgimento o avião esteve na vanguarda das novidades e dos avanços tecnológicos. Evoluímos de motores revestidos de madeira e tecido no começo do século XX para grandes máquinas de metal que transportam centenas de passageiros atravessando o oceano nos dias atuais.

As aeronaves transportaram muito mais que passageiros durante esses anos. Elas permitiram que tecnologias cruzassem o globo. Vimos um salto enorme na capacidade dos motores que faziam os aviões levantarem voo. Acompanhamos a evolução dos sistemas de comunicação, de geolocalização, de navegação e muito mais.

Ainda estamos acompanhando diversas formas de inovação no transporte aéreo e tem mais um bocado de novidades que prometem se tornar essenciais na aviação nos próximos anos. A seguir nós falamos um pouco de algumas que já fazem sucesso hoje e outras que podem revolucionar o ramo em breve.

1.5. O SETOR EM REVOLUÇÃO

Uma grande inovação no transporte aéreo, que surgiu e tomou conta silenciosamente, foi a informatização de todos os processos de check-in, despacho, emissão de passagens e etc. É difícil imaginar fazer a compra de uma passagem sem utilizar um celular ou computador. Tudo pode ser feito de maneira prática e rápida em segundos, já que a grande maioria dos sistemas das cias aéreas e aeroportos trabalham interligados.

Outra inovação que traz grandes vantagens, principalmente para aqueles que viajam bastante, é a popularização dos programas de milhagem, clubes de benefícios e

² Disponível em: www.airway.com.br

até os sistemas para compra e troca de pontos, milhas, passagens e etc. Hoje é fácil encontrar passagens baratas e ainda receber outras vantagens em contrapartida.

E já que estamos numa época ultraconectada, é impossível ainda aceitar que precisamos desligar nossos devices e ficar off-line durante uma viagem. Por isso, as companhias aéreas investem cada vez mais em sistemas de entretenimento modernos, que permitem que o passageiro assista filmes, séries, ouça músicas, acompanhe o trajeto do voo e faça muito mais.

Nos próximos anos a aviação tende a manter seu crescimento. Os custos das viagens aéreas continuarão a cair, a tecnologia continuará a evoluir e, assim, mais aviões e passageiros estarão tomando os céus do mundo todo.

1.6. O DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA AERONÁUTICA NO BRASIL

Os pioneiros da aviação no Brasil foram Roland Garros, Edmond Plachout e Ernesto Darioli, os dois primeiros eram franceses e este último, italiano. Os mesmos faziam demonstrações aéreas, que agradava a população, daí resolveram fundar o “Aeroclube Brasileiro”, que depois passou a ser chamado de Aeroclube do Brasil³.

O Aeroclube, mesmo sendo uma instituição civil, recebia apoio da Marinha e do Exército, visto que um dos seus objetivos era fundar uma escola de aviação, devidamente aparelhada para os militares, tendo sido esta inaugurada no dia 24 de fevereiro de 1914.

A aviação militar no Brasil esteve envolvida muitos eventos políticos e também foi responsável pela criação dos correios aéreos, na década de 30⁴.

1.7. BRASIL E AVIAÇÃO

A Nyrba do Brasil S.A. foi fundada em 1929 e fazia a linha Nova York - Rio de Janeiro - Buenos Aires, tinha a função de transportes de cargas, posteriormente ela se tornou a Panair do Brasil, que foi extinta em 1965.

A VASP (Viação Aérea São Paulo) foi fundada em novembro de 1933 e em 1936 começou o voo regular entre Rio de Janeiro e São Paulo, a maior linha de tráfego na

³ Disponível em: www.anac.gov.br

⁴ . Disponível em: www.anac.gov.br

aviação brasileira até hoje, também conhecida como ponte aérea Rio/São Paulo⁵. A história da aviação do Brasil sempre foi um turbilhão de mudanças. Uma olhada em fotos do aeroporto de Guarulhos de dez anos atrás revela que muita coisa mudou num período tão curto de tempo, as cores das aeronaves, os nomes estampados, há tanta coisa diferente. Então, você aumenta o escopo e agora olha fotos de vinte anos atrás, e então você pergunta se trata do mesmo aeroporto.

O fato é que o mercado aeronáutico é muito volátil. Sua estrutura de custos é complexa, há uma enorme parcela da operação negociada em dólar e o combustível compõe cerca de 35% a 40% dos custos. Agora considere que todas as variáveis mudam o tempo todo, nem sempre no mesmo sentido e requerem ações rápidas.

No final, há aquelas que afundam para sempre, há algumas que causaram desconfiança, que muitos se questionaram “essa aí não sabe nadar”, por conta do histórico de negócios de seus sócios. Para citar dois exemplos, temos a VASP, após a compra por Wagner Canhedo e a OceanAir (Avianca Brasil), criada pelos irmãos Efromovich. Mas acabaram voando, encantando em certo ponto, embora seu fim tenha sido melancólico.

1.8. UM TURBILHÃO DE MUDANÇAS.

Várias companhias aéreas cortaram voos internacionais para o Brasil devido à pandemia de coronavírus e às restrições de viagens impostas por diversos países. Porém, algumas empresas operam ligações de cidades no exterior principalmente para São Paulo, Rio de Janeiro, Fortaleza e Recife.

As poucas rotas internacionais ainda em atividade estão sendo usadas por brasileiros que estão no exterior para voltar ao Brasil.

GOL

A companhia aérea brasileira pretende retomar os voos internacionais progressivamente a partir da segunda quinzena de dezembro. Os dois primeiros destinos

⁵ Disponível em: www.anac.gov.br

são Buenos Aires e Montevidéu a partir de 19 de dezembro. A GOL ressalta que o retorno depende das restrições de viagem impostas pelas autoridades dos países nos quais a companhia opera na América do Sul, Central e no Caribe, além de recomendações das autoridades dos EUA.

Latam:

A empresa aérea brasileira opera de forma reduzida as rotas de São Paulo para Frankfurt, Assunção, Buenos Aires, Nova York, Londres, Lima, Lisboa, Madri, Montevidéu, Miami e Santiago, Cidade do México e Orlando.

Aerolíneas Argentinas:

A companhia argentina retomou seus voos de Buenos Aires para São Paulo e Rio de Janeiro. A partir de dezembro, ela voltará a operar do aeroporto de Ezeiza, na capital argentina, para Salvador.

Aeromexico:

A empresa mexicana opera voos regulares entre Cidade do México e São Paulo.

Air Canada:

A companhia canadense opera regularmente entre Toronto e São Paulo. Ela irá realizar a rota sazonal entre Montreal e São Paulo a partir de 9 de dezembro.

Air China:

A companhia chinesa, que faz a rota São Paulo-Madri-Pequim, suspendeu suas operações nesta rota até março de 2021. Ela afirma ainda que a retomada das operações dependerá da prevenção e controle da covid-19.

Air Europa:

A companhia espanhola opera voos de Madri para São Paulo. A partir de 16 de dezembro, a Air Europa retoma a rota entre a capital espanhola e Salvador. Em março de 2021 serão retomados os trajetos para Fortaleza e Recife.

Air France:

A companhia francesa realiza a rota entre Paris e São Paulo diariamente. O trajeto entre a capital francesa e o Rio de Janeiro é realizado quatro vezes por semana.

A partir de 8 de novembro, a empresa suspenderá temporariamente a ligação entre Fortaleza e Paris devido ao aumento dos casos do novo coronavírus na França. No entanto, ainda estão previstos os voos de Paris para Fortaleza nos dias 18, 20 e 26 de dezembro, bem como os voos de 2 e 7 de janeiro devido às festas de fim de ano. Já de Fortaleza para a capital francesa, os voos serão operados em 19, 21 e 27 de dezembro, além de 3 e 8 de janeiro.

Alitalia:

O sistema de reservas da companhia aérea italiana indica que os voos de Roma para São Paulo serão retomados a partir de 15 de dezembro (dois voos semanais). Já o trajeto da capital italiana para o Rio de Janeiro será operado novamente a partir de março de 2021.

Amazzonas:

A empresa aérea boliviana retoma a rota entre Santa Cruz de La Sierra e São Paulo a partir de 21 de setembro. No sistema de reservas da companhia não é indicada a retomada dos trajetos de Rio de Janeiro e Foz do Iguaçu para Santa Cruz de La Sierra. A filial uruguaia da empresa segue voando entre Montevideu e São Paulo.

American Airlines:

A companhia americana opera de São Paulo para Miami e Dallas. O trajeto de Miami para o Rio de Janeiro será retomados a partir de 17 de dezembro.

As rotas de Manaus para Miami, além de Guarulhos para Nova York, serão retomadas apenas no início de janeiro de 2021. A companhia decidiu encerrar definitivamente suas operações entre Los Angeles e São Paulo; de Nova York para Rio de Janeiro; e de Miami para Brasília.

Avianca:

A empresa aérea colombiana opera de Bogotá para São Paulo e Rio de Janeiro. A operação para Porto Alegre está suspensa por enquanto. Não há ainda previsão ainda para o retorno das operações regulares de Lima para São Paulo e Rio de Janeiro.

Avior:

A empresa venezuelana opera entre Caracas e Manaus.

Boliviana de Aviación (BoA):

A empresa opera seus voos diários entre São Paulo e Santa Cruz de laSierra. A partir de novembro serão retomados os voos diretos do aeroporto de Guarulhos para Cochabamba. Já o trajeto direto entre São Paulo e La Paz entra em operação a partir de 4 de dezembro.

British Airways:

A companhia britânica opera diariamente entre Londres e São Paulo. O sistema de reservas da companhia mostra ainda a retomada dos voos entre a capital inglesa e o Rio de Janeiro a partir de 2 de dezembro.

Cabo Verde Airlines:

A empresa aérea do país africano, que operava no Brasil voos da Ilha do Sal para Fortaleza, Recife e Porto Alegre, suspendeu todas as suas operações.

Copa Airlines:

A empresa panamenha retomou suas operações da Cidade do Panamá para São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília. A companhia retomará suas operações em Belo Horizonte a partir de 23 de novembro. A empresa pretende voltar a operar seus voos da capital panamenha para Porto Alegre, Manaus, Recife e Salvador até o início de 2021.

Delta Airlines:

A empresa americana opera entre Atlanta e São Paulo; e de Nova York para São Paulo. O sistema de reservas indica a retomada do trajeto entre Atlanta e Rio de Janeiro a partir de 19 de dezembro com um voo diário.

Edelweiss:

A empresa aérea suíça retoma seus voos entre Zurique e Rio de Janeiro a partir de abril de 2021.

Emirates:

A companhia aérea opera entre Dubai e São Paulo. Já o voo para o Rio de Janeiro não deverá ser retomado em 2020.

Ethiopian Airlines:

A companhia nacional da Etiópia conecta São Paulo a Adis Abeba.

FlyBondi:

O governo argentino bloqueou as operações do aeroporto El Palomar, terminal utilizado pela FlyBondi, prejudicando a retomada dos voos da companhia aérea de baixo custo para São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre e Florianópolis.

Iberia:

A companhia espanhola opera voos diretos entre Madri e São Paulo. A Iberia retoma o trajeto entre a capital espanhola e o Rio de Janeiro a partir de 1º de dezembro.

JetSmart:

A empresa de baixo custo chilena retomará seus voos de Santiago do Chile para Foz do Iguaçu a partir de 29 de dezembro; e para Salvador, a partir de 30 de dezembro. Não há previsão ainda para a retomada do trajeto para São Paulo.

KLM:

A companhia holandesa opera voos de Amsterdã para São Paulo (diário) e para o Rio de Janeiro (cinco vezes por semana). Não há previsão ainda para a retomada das operações da capital holandesa para Fortaleza.

Lufthansa:

A empresa alemã opera a rota entre Frankfurt e São Paulo. O sistema de reservas da companhia indica a retomada dos voos de Frankfurt para o Rio de Janeiro e, ainda, de Munique para São Paulo, a partir de março de 2021.

Norwegian:

O site da companhia *lowcost*, que opera o trajeto entre Londres e Rio de Janeiro, mostrava voos disponíveis a partir de 26 de outubro (três vezes por semana). Porém, a empresa decidiu não retomá-los nesta data e deverá apresentar em breve uma nova programação.

Qatar Airways:

A empresa opera voos diários entre São Paulo e Doha com o Airbus A350-1000.

Royal Air Maroc:

A companhia marroquina deve retomar seus voos de Casablanca para São Paulo e Rio de Janeiro a partir de março de 2021.

Sky:

A empresa de baixo custo chilena retoma os voos de Santiago para o Rio de Janeiro (a partir de 2 de novembro) e para São Paulo (a partir de 06 de novembro). Já o trajeto entre a capital chilena e Florianópolis voltará à programação da empresa a partir de 6 de dezembro. O sistema de reservas não indica ainda a retomada da rota entre Santiago e Salvador.

South African Airways (SAA):

Antes do início da pandemia de coronavírus, a empresa sul-africana já havia anunciado o cancelamento de sua rota entre São Paulo e Johannesburgo.

Surinam Airways:

A empresa aérea do Suriname opera entre Panamaribo e Belém.

Swiss:

A empresa suíça opera a rota entre Zurique e São Paulo.

TAAG – Linhas Aéreas de Angola:

A companhia opera entre Luanda e São Paulo.

TAP:

A companhia aérea portuguesa opera voos de Lisboa para São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Fortaleza, Belo Horizonte, Natal, Porto Alegre e Maceió, além de Porto para o Rio de Janeiro. A empresa retoma os voos entre a capital portuguesa e Belém a partir de 17 de dezembro (duas vezes por semana). Não há ainda uma previsão para a retomada da rota entre São Paulo e Porto.

Turkish Airlines:

A empresa aérea turca opera entre Istambul e São Paulo.

United:

A companhia americana opera de Houston para São Paulo e Rio de Janeiro, além de New York (Newark) para Guarulhos. O sistema de reservas não indica ainda a retomada dos trajetos de São Paulo para Chicago e Washington.

Virgin Airways:

A empresa aérea britânica, que havia adiado o lançamento da rota entre Londres e São Paulo de 29 de março para 5 de outubro, decidiu não começar a realizar o trajeto entre a capital inglesa e o aeroporto internacional de Guarulhos⁶.

1.9. VOAR NO BRASIL É SEGURO!

A possibilidade de um passageiro morrer em um acidente aéreo são tão remotas quanto ganhar um bom prêmio numa dessas loterias que andam por aí. Acredite, por mais que alguém use a aviação regular em seus deslocamentos, é muito pouco provável que essa pessoa perca sua vida num acidente aeronáutico. É o que mostram as estatísticas. Mas elas também podem confundir e gerar conclusões precipitadas ou errôneas quando comparamos informações construídas sobre base de dados, regras ou equações distintas, como vem acontecendo no Brasil. Dois casos recentes chamam a atenção.

⁶ Disponível em: www.anac.gov.br

No primeiro, a Rede de Segurança em Aviação, baseada na Holanda, divulgou e a IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo, em inglês) confirmou que a aviação regular internacional teve um ano tão seguro como não acontecia há décadas. Embora não tivesse sido literalmente mencionado, o Brasil fez sua parte para garantir que esses números fossem tão baixos. Praticamente na mesma época, porém, casualmente, a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) e o Cenipa (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) divulgaram que houve um aumento substancial no número de acidentes de toda a aviação brasileira.

No Brasil falam de toda a aviação civil, inclusive a regular. As aviações regulares em geral são diferentes em alguns pontos muito importantes. A primeira é submetida a regras mais rígidas. O mesmo acontece com as empresas de táxi aéreo. Ao receber a concessão para operar aeronaves em transporte público, uma empresa será mais vigiada e mais regulamentada. Isso não significa que a aviação geral não deva seguir suas regras, pelo contrário, elas são claras e não há margem para atuar fora delas, mas o proprietário de uma aeronave particular não precisa, por exemplo, contratar um piloto e pode optar por pilotar o próprio avião⁷.

Em 1950, a aviação brasileira viveu uma onda de falências e fusões entre empresas, devido a oferta inicial exagerada e desequilíbrios financeiros. Neste período, operavam cerca de dezesseis empresas brasileiras, algumas com apenas dois ou três aviões, fazendo principalmente ligações regionais. (PESSOA, 1989)

Na década de 60, a aviação comercial brasileira passou por uma crise econômica, levando o Governo Federal a exercer um controle maior, apoiando novas fusões, o que reduziu o número de empresas para apenas quatro grandes empresas comerciais: VARIG, VASP, Transbrasil e Cruzeiro. Mediante isso, muitas cidades sumiram do mapa aeronáutico e se organizaram, na década de 70, novas empresas regionais, para operarem em cinco regiões do território nacional, objetivando a viabilização da aeronave Bandeirante, produzida pela EMBRAER, surgindo assim as empresas Nordeste Linhas Aéreas Regionais (NORDESTE), Rio Sul Serviços Aéreos Regionais (RIO SUL), Taba Linhas Aéreas (TABA), Táxi Aéreo Marília (TAM) e Votec Linhas Aéreas (VOTEC). (MALAGUTTI, 2001)

A VARIG absorveu a cruzeiro e adquiriu outras empresas regionais, transformando-se, no início do séc. XXI, na maior transportadora da América Latina. A partir de 2007, a

⁷ Disponível em: <https://aeromagazine.uol.com.br/>

primeira empresa brasileira de avião comercial se transformou em uma pequena empresa, entretanto ostentou números que a consagraram como uma das líderes do mercado mundial. Depois foi adquirida pela GOL Linhas Aéreas Inteligentes S. A., que foi a primeira empresa a operar no Brasil com a proposta “Lowcost, Low fare”² a partir de 2001.

No ano de 1991, foi redigida uma política para os serviços de transportes aéreos comerciais no Brasil, onde o Ministério da Aeronáutica expunha novas diretrizes políticas com um sistema de monitoramento de liberação de tarifas aéreas e das regras do setor e o aumento da concorrência entre as empresas, tentando porém manter o controle e desenvolvendo o transporte aéreo não-regular. (MALAGUTTI, 2001)

Em 1999, foi oficialmente criado o Ministério da Defesa, que passou a ter sob sua responsabilidade uma gama de assuntos, dentre eles a aviação civil, constituindo em 2000, o Conselho de Aviação Civil. A Agência Nacional de Aviação (ANAC) passou a existir de fato em 20 de março de 2006⁸.

No meu ponto de visão, a aviação teve uma evolução principalmente nas primeiras grandes guerras pois os países que estavam envolvidos em conflitos, realizaram pesquisas para melhorar suas aeronaves, fazendo chegar nos dias atuais em aeronaves cardáveis mais segura em um sistema de monitoramento cada vez, mais moderno fazendo com que o Brasil seja visto pelo mundo pela sua organização na aviação Brasileira

⁸ Disponível em: www.anac.gov.br

CAPÍTULO II - O PILOTO E SUAS RESPONSABILIDADES

É necessário compreender a importância da tipificação penal no acidente ou incidente aéreo, para os operadores da aviação civil e aérea desportiva.

Atualmente, os acidentes aeronáuticos não são eventos raros, no entanto, pesquisas sugerem que poucos estão preparados, sendo eles os fornecedores, fabricantes, mecânicos, controladores e apoio de campo, para um caso deste tipo de acidente e incidente aéreos.

A responsabilidade penal na aviação é atribuída ao comandante da aeronave. Essa é uma das figuras centrais, tendo em vista as suas atribuições antes, durante e após o voo. A teoria da responsabilidade se relaciona à liberdade e à racionalidade humana que impõe à pessoa o dever de assumir os ônus correspondentes a fatos a ele referentes. Vale dizer que, sempre que uma pessoa gera dano, deve arcar com as consequências.

Quando uma pessoa ou uma empresa adquire uma aeronave ou ultraleve, é necessário que haja uma conscientização e apoio das partes, os fornecedores, fabricantes, mecânicos e apoio de campo, interessadas, e que haja um comprometimento dos proprietários em instaurar uma cultura de segurança em observar a estrutura da aeronave.

As infrações administrativas na atividade aérea encontram-se disciplinadas no artigo 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica, que assim dispõe: “na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar” (CBA, 2005, s.p).

É de responsabilidade da autoridade aeronáutica investigar as infrações cometidas e aplicar as sanções previstas quando for o caso. Na aviação civil brasileira, a autoridade aeronáutica é a ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, e cabe a ela reprimir as infrações à legislação, inclusive quanto ao direito dos usuários, e aplicar sanções cabíveis⁹.

No meu ponto de vista, o piloto em comando seja qual tipo for de aeronave privada ou pública devera respeitar os limites da mesma, para que não seja responsabilizado por incidentes tendo que responder não só na esfera administrativa, como também judicial pelos seus atos.

⁹ Disponível em: www.anac.gov.br

2.1. RESPONSABILIDADES DO PILOTO X LEI DO AERONAUTA

Os pilotos em comando de aeronave civil, militares ou de ultraleves devem estar cada vez mais preparados para o exercício de suas atividades aéreas, necessitam de atualização constante e total conhecimento das normas que permeiam suas obrigações. De sua boa atuação depende a vida e o futuro de muitas pessoas e famílias.

Mesmo não tendo a intenção de infringir normas, a conduta adotada pelo piloto em algumas situações lhe impõe responsabilidades. Assim, pretende-se com este estudo responder ao seguinte questionamento: quais as responsabilidades do piloto de aeronave e suas implicações jurídicas?

Dentro deste contexto, a responsabilidade nesse sentido é corolário de faculdade de escolha e de iniciativa que a pessoa possui no mundo fático, submetendo-a, ou o respectivo patrimônio, aos resultados de suas ações, que, quando contrários à ordem jurídica, geram-lhe, no campo civil, a obrigação de ressarcir o dano, ao atingir componentes pessoais, morais ou patrimoniais da esfera jurídica de outrem.

O comandante pode também desembarcar qualquer passageiro que comprometam a ordem e a tranquilidade do voo. Isto porque os comandantes de aeronaves possuem um poder de polícia especial em razão da exigência de risco zero e por isso pode desembarcar todo aquele que comprometer a boa ordem, disciplina e segurança da aeronave ou das pessoas que se encontram a bordo. (HONORATO, 2017. p. 12)

Conforme a nova Lei do Aeronauta nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, importa destacar que a responsabilidade dita “máxima”, corresponde aos deveres e observância do direito e da legislação aeronáutica em vigor. O comandante não pode simplesmente emitir ou praticar atos meramente discricionários, segundo seu juízo de valor ou vontade. Quando se afasta da norma começa a adentrar na seara da culpa, das responsabilidades.

A cultura de segurança não garante necessariamente baixos índices de acidente, no entanto, ressaltam valores importantes que desenvolvem a consciência e influenciam em ações apropriadas em um ambiente de risco e inerente a atividades seja ela profissional ou amadora. No acidente aéreo, o dolo penal ocorre quando o indivíduo, seja ele piloto, mecânico, controlador e proprietário tem a intenção de violar o direito, sabendo dos prejuízos advindos de sua ação ou omissão voluntária e intencional que resulta em um dano pelo indivíduo responsável pela conduta.

Contudo, para o cumprimento dos objetivos previstos na referida legislação, é preciso que seus dispositivos sejam materializados em ações concretas levadas a cabo pela União, estados, municípios, levando-se em consideração que, em um país vasto e diverso como o Brasil, o bom desempenho dessas ações pode estar condicionado a diferentes capacidades administrativas das diferentes esferas de governos. A responsabilidade civil converge não apenas para o enfrentamento do dano individual, mas agora também, se estende para se aplicar os danos coletivos, ou seja, a responsabilidade civil é uma medida jurídica que tem por intuito, obrigar aquele que causou dano financeiro a terceiros podendo indenizá-los¹⁰.

2.2 GERENCIAMENTO DE RISCOS

No contexto da aviação, o gerenciamento de riscos é o processo mais importante para manter a segurança das operações em um nível aceitável. O processo de gerenciamento de riscos compreende as seguintes fases; Para iniciar esse processo, é necessário saber o que pode ser considerado um perigo.

Existem vários tipos de perigos, tais como eventos meteorológicos ou climáticos, condições geográficas, deficiências relacionadas com equipamentos, infraestrutura e procedimentos operacionais, ou ainda, aqueles relacionados com aspectos econômicos, como expansão da organização, fusões, recessão, custo de material etc.

Existem muitas maneiras de identificar perigos, porém, para ter sucesso é necessária uma visão ampla e um olhar atento para buscar encontrar tudo aquilo que pode comprometer a segurança das operações.

Um acidente aéreo ocorre quando uma pessoa só cometeu vários erros, uma falta de cuidado que supera seus filtros de segurança, que acaba gerando o acidente aéreo o que pode ocorrer é que várias pessoas cometeram equívocos, então sozinho não vai ocorrer o acidente aeronáutico, pois como foi mostrado, aviação não se sustenta com uma pessoa só e sim com várias pessoas, sendo assim, quando ocorrem os erros, temos no direito penal autoria colateral na ciência aeronáutica são chamados de fatores com tributem, fatores que contribuíram para o acidente, colateral porque um não sabe do outro aí os erros vão se acumulando expô-lo, que posso citar e o Boeing da Gol, que fazia o voo 1907, de Manaus com destino a Brasília, e o jato Legacy ia de São José dos Campos em

¹⁰ www.fab.gov.br

direção a Manaus, que estava em seu nível de voo incorreto segundo os autos, os mesmos acabaram, colidindo e matando 154 pessoas(HONORATO, 2017)

Os controladores foram condenados por negligência, porque viram que no escopro do radar tinha uma aeronave legacy, que estava sem altimetria com o trasponde desligado, e que o controlador não atentou as informações de vital segurança para aviação oque deveria ter alertado aeronave legacy, que seu transponder estava desligado

O juiz Murilo Mendes, da Justiça Federal da 1ª Região, condenou o controlador de voo Lucivando Tibúrcio de Alencar a três anos e quatro meses de prisão em regime aberto. Ele foi considerado negligente quanto a fatos que contribuíram para o acidente com o avião da Gol, em 2006, no qual morreram 154 pessoas. A pena será substituída por prestação de serviços comunitários e pela proibição do exercício da profissão. Ainda cabe recurso ao Tribunal Regional Federal da 1ª Região, de acordo com informações da *Agência Brasil*.

Também acusado pelo Ministério Público, o controlador Jomarclo Fernandes dos Santos foi absolvido. Segundo o juiz, as provas e os depoimentos mostraram que ele não tinha aptidão para ocupar o cargo e que só o fez por falta de pessoal. "A prova dos autos dá conta de que o sistema aprovou, e dolosamente no meu entender, Jomarclo sem que ele tivesse a mínima condição de ser aprovado", afirmou o juiz. Ele analisou a conduta do controlador com base no instituto de inexigibilidade de conduta diversa.

Lucivando Alencar, por sua vez, foi considerado apto a ocupar o cargo. Ele observou que era impossível ao controlador receber as chamadas dos pilotos do Legacy porque as frequências do console da cabine de controle não estavam programadas corretamente.(www.jusBrasil.com.br)

No meu ponto de vista, tiveram entre os operadores da torre e o comandante do jato legacy houve negligencia, pois não observaram os filtros de segurança, que parte do piloto em comando pois modificou a sua altura sem comunicação com a torre sabendo que retratava de uma aerovia muito movimentada e dos controladores que foram negligente pois poderia solicitar uma pote ente outras aeronaves, para entrarem contato com o legacy da mesma forma seria o piloto poderia fazer uma ponte entre outras aeronaves.

2.3 O PAPEL DO JUDICIÁRIO NA SEGURANÇA DE VOO

2.3.1. Da legislação de regência

O art. 22, inciso I, da Constituição Federal estabelece que compete privativamente à União legislar sobre direito aeronáutico, do mesmo modo previa o art. 8.º, XVII, "b", da

Constituição pretérita. A Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, chamada de Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), conforme confessa sua própria ementa, constitui a organização lógica de regras jurídicas relativas à aeronáutica civil no Brasil. Logo em seu primeiro artigo, esclarece que o Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar. Dentre os tratados, convenções e protocolos relacionados à aviação civil internacional, destacam-se:

- a) a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 7.952/45 e promulgada pelo Decreto n.º 21.713/46, assim como diversos protocolos referentes a emendas a essa Convenção;
- b) a Convenção para unificação de regras relativas ao transporte aéreo internacional, assinada em Varsóvia, em 1929, promulgada pelo Decreto n.º 20.704/31;
- c) a Convenção relativa ao reconhecimento internacional dos direitos sobre aeronaves, assinada em Genebra, em 1948, promulgada pelo Decreto n.º 33.648/63;
- d) Convenção sobre danos causados a terceiros na superfície, por aeronaves estrangeiras, assinada em Roma, promulgada pelo Decreto n.º 52.019/63;
- e) Convenção sobre infrações praticadas a bordo, assinada em Tóquio, em 1963, promulgada pelo Decreto n.º 66.520, de 1970;
- f) Convenção para repressão de atos ilícitos contra a segurança da aviação civil, assinada em Montreal, em 1971, promulgada pelo Decreto n.º 72.383/73 e
- g) Convenção para repressão ao apoderamento ilícito de aeronaves, assinada em Haia, em 1970, promulgada pelo Decreto n.º 70.201/72 ¹¹.

No meu entendimento, o Direito Aeronáutico reformulou a relação entre os estados, que buscam de forma permanente a padronização dos procedimentos e das normas de segurança, que fizeram da aviação o transporte mais regular e seguro do mundo.

2.4. DA COMPETÊNCIA

Dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n.º 7.565, de 1986), em seu art. 12, que ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas de orientação, coordenação, controle e fiscalização do Ministério da Aeronáutica a

¹¹ www.fab.gov.br

navegação aérea; o tráfego aéreo; a infraestrutura aeronáutica; a aeronave; a tripulação e os serviços direta ou indiretamente relacionados ao voo. Esclarecendo o alcance do termo infraestrutura aeronáutica, o mesmo Código define como o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo, dentre outros, o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

Segundo a Convenção de Chicago, para fins de investigação, no caso em que a aeronave de um Estado contratante sofra ocorrência aeronáutica, acarretando morte ou ferimentos graves, ou indicando sérios defeitos técnicos na aeronave ou nas facilidades de navegação aérea, o Estado onde tiver ocorrido o acidente procederá a um inquérito sobre as circunstâncias que o provocaram. (www.anac.gov.br)

Adotou-se, destarte, como critério de competência administrativa a do Estado do local do acidente, independentemente da nacionalidade da aeronave acidentada, podendo o Estado de registro da aeronave designar observadores. Já em caso de acidentes em águas internacionais, a investigação compete ao Estado de Registro, sendo prevista a prestação de auxílio ao Estado de Registro pelo Estado mais próximo ao local do acidente.

No aspecto da competência jurisdicional interna, merecem destaques três incisos do art. 109 da Constituição Federal, ao definirem a competência da Justiça Federal:

Aos juízes federais compete processar e julgar: (...) III - as causas fundadas em tratado ou contrato da União com Estado estrangeiro ou organismo internacional; (...) V - os crimes previstos em tratado ou convenção internacional, quando, iniciada a execução no País, o resultado tenha ou devesse ter ocorrido no estrangeiro, ou reciprocamente; (...) IX - os crimes cometidos a bordo de navios ou aeronaves, ressalvada a competência da Justiça Militar.

Sob meu ponto de vista, em uma situação de deslocamento internacional ou em situação de potencial deslocamento através da Constituição Federal, em seu art. 109, IX, expressamente aponta a competência da Justiça Federal para processar e julgar "os crimes cometidos.

2.5 DA INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS NO BRASIL

2.5.1 O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) é o órgão central do SIPAER.

A investigação de acidentes ou incidentes tem como objetivo a prevenção de futuros acidentes e incidentes, não sendo seu propósito a imputação de culpa ou responsabilidade. Neste norte, caberá o estabelecimento dos fatores contribuintes presentes, direta ou indiretamente, na ocorrência de acidentes aeronáuticos, e na emissão de Recomendações de Segurança Operacional que possibilitem a ação direta ou a tomada de decisões para eliminar aqueles fatores ou minimizar suas conseqüências.

O Decreto n.º 87.249, de 1982, bem reforça o aspecto preventivo, ao disciplinar que 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.

O princípio fundamental de regência da investigação administrativa de acidentes aéreos do SIPAER reside no fato de que a sua investigação não pode acarretar punições, sob pena de perder a capacidade de prevenção.

Demais princípios podem ser lembrados, tais como, princípio da preservação da vida humana, princípio da neutralidade jurisdicional e administrativa, princípio da proteção e sigilo da fonte, princípio da confiança, princípio da participação voluntária e princípio da máxima eficácia preventiva.

É evidente que a investigação do SIPAER não afasta a possibilidade de instauração de outras investigações com fins diversos, sejam para fins penais, civis e/ou administrativos punitivos. Nesta esteira, o próprio Código Brasileiro de Aeronáutica reza que “em caso de acidentes aéreos ocorridos por atos delituosos, far-se-á a comunicação à autoridade policial para o respectivo processo” (art. 92).

Importa, portanto, não confundir a investigação administrativa com o fito de prevenir acidentes aeronáuticos, promovida pelo SIPAER, com a investigação de natureza típica de polícia judiciária instaurada para apurar responsabilidades.

Nada impede, no entanto, que, sendo a investigação de acidentes aéreos matéria complexa, exigindo a utilização de técnicos experientes e com formação adequada, a autoridade aeronáutica, visando colaborar nas diligências policiais, indique, havendo pedido neste sentido, peritos especializados para os exames necessários. Bem leciona o

Dr. José da Silva Pacheco, in Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica (4a ed., Forense, Rio de Janeiro, 2006, p. 148), verbis (www.senipa.gov.br)

Podemos ver o caráter preventivo da investigação do SIPAER, estabelecendo fatores contribuintes presentes, direta ou indiretamente, na ocorrência de acidentes aeronáuticos, o uso dos relatórios para qualquer propósito que não o de prevenção de futuros acidentes poderá induzir a interpretações e conclusões errôneas. A advertência acima merece realce porque, sendo a investigação do SIPAER desenvolvida por profissionais notoriamente qualificados, gozando de extrema credibilidade técnica, é presumível que o relatório confeccionado pelo CENIPA seja, por qualquer interessado, anexado aos autos de processos judiciais e administrativos.

CAPÍTULO III - RESPONSABILIDADE PENAL NA AVIAÇÃO

Toda a profissão, arte ou ofício são regidos por princípios e regras que devem ser do conhecimento e do domínio de todos que a elas se dedicam. “Se tais pessoas ultrapassam os seus limites, conscientes ou inconscientes de sua incapacidade, violam a lei e respondem pelas consequências”. (MANSON, 2015, p. 320).

Nas atribuições do piloto em comando ou comandante, podemos observar a importância das suas prerrogativas a bordo da aeronave, conforme a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, artigo 7, inciso - I.

O dispositivo em comento estabelece que *"comandante: piloto seja de qual quer aeronaves experimental, civil ou militar, e responsável pela operação e pela segurança da aeronave, exercendo autoridade que a legislação lhe atribui"*, estando implícita a importância de suas ações, e de sua conduta a bordo durante todo o voo.

O artigo 166 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565/86, por sua vez, destaca que "o Comandante é o responsável pela operação e segurança da aeronave".

Importa ressaltar que o comandante de aeronave deve sempre observar o direito, de forma geral, e as regras pertinentes ao seu exercício profissional, de forma específica. A falta de atenção aos mandamentos e balizas legais implica na responsabilização.

O Comandante não pode simplesmente emitir ou praticar atos meramente discricionários, segundo seu juízo de valor e vontade. Quando se afasta da norma, de segurança, começa a entrar na seara da culpa, e das responsabilidades.

A responsabilidade penal na aviação não está vinculada somente a pessoa do comandante da aeronave, e sim, a responsabilidade deve cair sobre outros profissionais que atuam na aviação.

Podemos citar como possíveis agentes causadores de danos: tripulação, equipe de solo, controlador, mecânicos, diretor ou proprietário de empresa aérea, como também alguém que, não obstante não se relacione com a atividade, venha praticar algum ato que coloque em risco ou provoque danos (materiais ou humanos) para o transporte aéreo e as atividades conexas.

Todas essas pessoas ou entidades podem ser responsabilizadas por danos no contexto da aviação. Isso implica no entendimento de que a responsabilidade penal na

aviação é um campo muito amplo. Delimitar sobre quem recai a responsabilidade nem sempre é tarefa fácil pode solicitar o relatório do (SIPAER)sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos de forma auxiliar para esclarecer dúvidas sobre determinado caso, um acidente é o resultado da combinação, em sequência, de vários fatores de risco que, ao se unirem, atuam como contribuintes, ou seja, todo acidente possui um acidente histórico¹².

A meu ver qual que, seja o tipo de aeronave o comandante tem que ter sua precaução principalmente com a vida de quem leva, ate mesmo da poria vida não colocar em risco, pois quando acontece um acidente as consequências são para toda uma comunidade, além da família do piloto ou das pessoas que foram vitimas, toda uma comunidade aérea e afetada.

Realmente muitos pilotos e comandantes aja vista não tem o conhecimento da responsabilidade criminal que de uma simples voo pode acarretar em um processo judicial principalmente, os pilotos aero desportivos (ultraleves básicos avançados e para motor) que pela simplicidade do seu voo não tem o conhecimento na verdade O que existe é o descuido, na falta do dever de cuidado, a prática de ato em excesso ou em descompasso com as exigências técnicas, por exemplo o velho rasante em cima de pessoas ou residências e expor a perigo aeronave própria ou alheia esta com tipifica são penal nº 261 do código penal

3.1. Aeronave e ultraleves

De acordo com o Anexo – 13 (Convenção de Chicago, 1944), relata que um “acidente aéreo acontece quando uma pessoa é fatalmente ou seriamente ferida, ou a aeronave apresenta grandes danos ou falha estrutural, ou a aeronave está perdida”.

O CENIPA continua afirmando que "o homem ainda é o grande 'vilão', responsável pelo sucesso ou insucesso da aviação". Diz, ainda, que os profissionais que desempenham as atividades inerentes ao sistema complexo do mundo aeronáutico "têm participado ativamente como um dos fatores contribuintes para a ocorrência de inúmeros acidentes aeronáuticos".

¹² [www. Cenipa.gov.br/www.jusbrasil.com.br](http://www.Cenipa.gov.br/www.jusbrasil.com.br)

A investigação SIPAER será de responsabilidade da autoridade de investigação SIPAER, nas ocorrências envolvendo exclusivamente aeronaves homologadas, civis, nacionais ou estrangeiras; e de comissão mista formada pela autoridade de investigação SIPAER e o(s) respectivo(s) Comando(s) Militar(es), nas ocorrências envolvendo, simultaneamente, aeronaves civis e militares.

3.2 INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE

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

Os crimes na modalidade dolosa recebem, via de regra, penas mais elevadas, tendo em vista a vontade consciente do agente. Diferente do que se possa imaginar, os crimes dolosos podem ser praticados em duas modalidades: por ação ou omissão negligencia. Entender esses conceitos e a diferença entre eles é fundamental para compreender a responsabilidade penal do piloto e outros agentes que possam estar envolvidos.

O dolo ocorre quando o indivíduo tem a intenção de violar o direito, sabe dos prejuízos advindos de sua ação e mesmo assim insiste na prática. Ou seja, no conceito geral de dolo, trata-se de uma ação ou omissão voluntária e intencional que resulta em um dano objetivado pelo indivíduo responsável pela conduta. (Disponível em: www.senipa.gov.br/www.jusbrasil)

A meu ver o uso de aeronaves leves esportivas pode ter diferentes propósitos, como desporto, meio de transporte particular, ferramenta de treinamento de pilotagem dentre outros. O espectro de possibilidades de aplicação dessas aeronaves é bastante amplo e se aproxima da utilização de pequenas aeronaves certificadas, o participante destas modalidades tem as mesmas obrigações em relação a o quisto segurança, as responsabilidades cíveis e criminais.

3.3 HOMOLOGADAS ULTRALEVES BALÕES E DRONES NA SEARA CRIMINAL

Segundo dispõe o art. 109, inc. IX, da Constituição Federal, compete à Justiça Federal julgar “os crimes cometidos a bordo de navios ou aeronaves. Conjugada esta disposição com o art. 90 do CPP, temos que caso a aeronave tenha pousado em território nacional após a prática do crime, aí se estabelecerá a competência.

Se o pouso se deu em outro país, considera-se competente o local de onde ela decolou no Brasil. Assim, se na ponte aérea Rio-São Paulo ocorre um crime e o avião pousa em São Paulo, a capital bandeirante terá firmado sua competência. Pode ocorrer, porém, que o voo deixe o Rio de Janeiro em direção a Buenos Aires, sem escalas. Perpetrado um crime em seu interior, a competência será da capital fluminense.

Quando estudamos esta regra de competência, vêm-nos à mente apenas as aeronaves tradicionais, mas, como podemos constatar em decisão proferida pelo STJ, há circunstâncias inusitadas que podem provocar controvérsia. *“Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em vôo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas”.*

Aeronave é qualquer máquina capaz de sustentar voo, e a grande maioria também é capaz de alçar voo por meios próprios. Ele contrabalança a força da gravidade utilizando ou sustentação estática ou sustentação dinâmica de um aerofólio, ou em alguns casos, empuxo vertical devido à tração de motores a reação. Apesar de foguetes e mísseis também serem capazes de viajar pela atmosfera, não são normalmente considerados aeronaves. Tanto por não serem pilotáveis (dirigíveis) quanto por contar com tração do foguete como meio primário de sustentação. A atividade humana que se relaciona com aeronaves é chamada de *aviação*. Aeronaves tripuladas são voadas por um piloto a bordo, enquanto aeronaves não tripuladas são comandadas por controle remoto ou controladas autonomamente por computadores a bordo.

No caso (CC 143.400/SP, j. 24/04/2019), o tribunal se deparou com a imputação de crimes culposos a bordo de um balão de ar quente, o que acabou provocando conflito de competência em virtude da interpretação do termo *aeronave* contido no art. 109 da CF/88. A Justiça Estadual declinou de sua competência sob o argumento de que balões de ar quente devem ser equiparados a aeronaves, no que foi contestada pela Justiça Federal, que suscitou o conflito.

Segundo o STJ, a solução só pode ser dada a partir da definição legal de *aeronave*, extraída do art. 106 do Código Brasileiro de Aeronáutica:

Diante desta definição, decidiu-se que os balões de ar quente não podem ser equiparados a aeronaves, pois não se trata de aparelhos manobráveis em voo, mas tão somente controlados de acordo com correntes de ar, nem se sustentam por reações aerodinâmicas, mas por impulsão estática decorrente do aquecimento do ar no entorno.

Por isso, concluiu o ministro Ribeiro Dantas que “ainda que de difícil definição jurídica, o termo ‘aeronave’ deve ser aquele adotado pela Lei 7.565/1986 em seu artigo 106, o que, de fato, afasta dessa conceituação os balões de ar quente, ainda que tripulados”, razão pela qual a competência de julgamento recai na Justiça Estadual. (<https://meusitejuridico.editorajuspodivm.com.br/2019/05/01/stj-competencia-justica-estadual-julgar-crime-cometido-bordo-de-balao>).

Como podemos ver a Justiça estadual é que deve processar e julgar crime ocorrido a bordo de balão de ar quente, uma vez que esse tipo de veículo não pode ser entendido como aeronave, o que afasta a competência federal. A decisão é da 3ª Seção do Superior Tribunal de Justiça ao julgar conflito de competência.

Nesse viés, ainda que de difícil definição jurídica, o termo ‘aeronave’ deve ser aquele adotado pela Lei 7.565/1986 em seu artigo 106, o que, de fato, afasta dessa conceituação os balões de ar quente, ainda que tripulados”, concluiu o relator. (*Com informações da Assessoria de Imprensa do STJ*)

3.4 PROCESSO CRIMINAL EM ACIDENTES AERONÁUTICOS

3.4.1. Processos Criminais

A nova lei. 12 970 que mudou o código brasileiro aeronáutico, que traz repercussão imediata no processo criminal a tipificação de um acidente aeronáutico estará vinculada no artigo 261 do código penal, expor aeronave poria ou alheia pena de 2 a 5 anos e um delito de perigo não tem que ter o resultado material aeronave não precisar ser destruída basta criar uma situação de perigo (Rasante) porém no resultado e culposos na aviação não tem o perigo abstrato isso não pode existir porém se do fato resultar o sinistro a pena pode ser de 4 a 12 de reclusão , porém o fato caso não é intencional e culposos se no sinistro aéreo resultar a queda ou destruição e resultar E morte ou lesão corporal de 8 a 24 anos de reclusão neste caso vos para este tipo especial e colocado como atentado de segura aérea com o tipo culposos, lembrando que neste caso venha resultar a morte,

resultar morte então aplicasse a pena do homicídio uma outra hipótese e pode ser também homicídio culposo uma comissária da um remédio a um passageiro e ele vem a falecer mais não colocou a aeronave a perigo o que não vai caracterizar atenta o a segurança aérea culposo

Aeronaves militares ou equiparadas a militares a tipificação será no 283 do código penal militar, diferente do nosso código penal comum porem, no casa para os militares se o corre a corre a lesão corporal culposa a sim como que eles não então no campo pelo fato do C.P.M ter causa de amento, poderá tipificar de forma autônoma o que fica atentado a segurança de transporte aéreo com resultado acidente aeronáutico com queda ou destruição

Os crimes culposos são todos previstos no tipo penal culposo, nos termos do parágrafo único, do artigo 18, do Código Penal. Por derradeiro, cumpre mencionar o conceito de crime preterdoloso. Segundo a definição conceitual, o crime preterdoloso ocorre quando o resultado produzido vai além do previsto pelo agente. Dessa forma, a conduta inicia-se de forma dolosa e termina de forma culposa, pois o resultado produzido estava fora do âmbito de previsão do agente.

3.4.2. Atentado contra a segurança do transporte aéreo culposo

Darei como exemplo os dois maiores acidentes da aviação Brasileira estão tipificados no que falei anteriormente o GOL 1907 com 154 mortes e TAM 3054.

Culpa é um grande desafio da ciência de julgar, e na aviação temos que ver se estamos diante de um culpa ou de um erro humano por que o homem é falível o injusto culposo em acidentes aeronáuticos, afinal o acidente aeronáutico é um resultado não desejado, pois o piloto assume o risco do perigo, pois do acidente é quase um suicídio porque ele está lá dentro da aeronave, visto que a conduta dos crimes culposos está realmente relacionado com atividades lícitas.

3.4.3. Tipo de injusto culposo

Antes de adentrar-se na reflexão sobre o tipo de injusto culposo, se faz manifestar-se a definição do conceito de culpa. Assim, culpa é a inobservância de um

dever de cuidado, manifestada de uma conduta que venha produzir um resultado que o agente não queria, porém, esse resultado fora o tempo todo previsível. No injusto culposos a punição direciona-se contra a conduta mal dirigida.

No tipo de injusto culposos o agente no caso o piloto, geralmente quer realizar algo irrelevante, no caso o piloto, porém os meios escolhidos e empregados pelo agente são relevantes para o Direito Penal. Dessa forma “a tipicidade do crime culposos decorre da realização de uma conduta não diligente causadora de uma lesão ou de um perigo concreto a um bem-jurídico penalmente protegido” (BITERN COURT, 2015).

Os elementos componentes do tipo de injusto culposos são: inobservância do dever de cuidado objetivo, produção de um resultado e nexos de causalidade e a previsibilidade objetiva do resultado.

Na aviação tem o dever de cuidado, resume-se ao reconhecimento do perigo porém, não do acidente aeronáutico o que acaba sendo, gerado para o bem jurídico tutelado pelo Direito Penal e na preocupação com as consequências oriundas de uma conduta descuidada que podem afetar o bem jurídico tutelado. O dever de cuidado é dirigido à todas as pessoas e cada uma delas deve comportar-se diligentemente, com a prudência e a inteligência necessárias para a conservação do equilíbrio social.

Em relação à constatação do acidente ou incidente aeronáutico tem o nexos causal e do resultado conclui-se que a inobservância do devido dever de cuidado seja a causa da realização do resultado tipificado, realizando-se, dessa forma, o injusto culposos.

A previsibilidade objetiva do resultado consiste na previsão, pelo agente, do resultado que pode vir a ocorrer quando praticada a conduta lícita descuidada.

A culpa pode apresentar-se sob a forma de três modalidades: *imprudência*, *negligência* e *imperícia*.

A primeira ocorre mediante a prática de uma conduta perigosa e arriscada de forma comissiva. A conduta é realizada de forma intempestiva, com precipitação e insensatez.

A segunda ocorre antes da realização da ação. Nessa espécie o agente age com desleixo e sem precaução, mesmo podendo adotar todas as cautelas necessárias.

A terceira é constatada pela falta de capacidade do agente, pela sua falta de aptidão, pelo seu despreparo e pela inexistência no agente de conhecimentos técnicos para o exercício de arte, profissão ou ofício

Já as espécies de culpa que serão tratadas seguintes são: *culpa consciente*, *culpa inconsciente* e *culpa mista ou por assimilação*.

A culpa consciente surge quando o agente conhece o risco que sua conduta descuidada gera ao bem jurídico tutelado pela norma penal, consegue prever a possibilidade de ocorrência do resultado típico, porém, atua de forma não diligente por acreditar convictamente que o resultado típico não se realizará.

A culpa inconsciente surge quando o agente age sem prever o resultado que deveria ser previsto, apesar de existir a possibilidade de previsão do resultado típico. O agente age com descuido, desleixo e insensatez, deixando de prever um resultado típico possível de ser previsto. Nessa espécie a punição incide justamente na inobservância pelo agente insensato, do resultado previsível.

Já a culpa imprópria ou por assimilação ocorre quando o agente pratica uma conduta dolosa com objetivo de produzir determinado resultado típico, porém age com erro. Esse erro sobre o qual incide o agente é um erro evitável relacionado a alguma causa de justificação.

Dessa forma, antes de praticar a ação o agente no caso o piloto calcula, muito mal uma situação ou os meios a ser utilizar, incorrendo em erro pela falta de cautela na avaliação. No momento seguinte, enquanto pratica a ação, o agente age dolosamente objetivando o resultado produzido, embora esteja em situação de erro (Exemplo: O agente imagina estar atuando em legítima defesa, quando na verdade nem chegou a ser agredido pelo terceiro contra quem atua).

Pode ocorrer ainda a denominada concorrência de culpas quando dois agentes, um ignorando a participação do outro, praticam de forma culposa e concomitantemente, a produção de um crime. Nesse caso, cada um dos agentes responde isoladamente pelo resultado produzido. Em relação à compensação de culpas, esse fato não é admitido no Direito Penal. Muito embora a culpa exclusiva da vítima exclui a culpa do agente, no direito penal a seus limites de trasbordamento.

Na verdade o sentimento dos operadores e aero navegantes e o da criminalização do erro fica então cessação de que o erro pode ser, crime e a pessoa no caso piloto acaba sendo condenado e a grande dificuldade do juiz definir se e erro ou culpa por isso o magistrado precisa de uma extrusão processual boa de qualidade para que possa aproximar-se mais dos fatos, porque o juiz não e piloto não tem o conhecimento do dia, dia do piloto.

CAPITULO IV - NA AVIAÇÃO TEMOS O RISCO DA ATIVIDADE LICITA

Na aviação temos um alto grau de risco permitido e o que e permitido não e crime deste que realizado nos seus limites de permissão além do que ser uma atividade mais complexa em que seu risco e maior e uma sinal que a ciência humano não consegue dominar todo fato de uma operação ai teremos um grau maior de imprevisibilidade o que temos o elemento da culpa previsibilidade então o erro humano pode ser apenas um caso fortuito e não culpa devido ao alto risco permitido (HONORATO, 2017)

Ao meu ponto de vista, os vários erros superam seus filtros de segurança, que acabam gerando o acidente aéreo o que pode ocorrer é que varias pessoas cometeram equívocos, então sozinho não vai ocorrer o acidente aeronáutico.

4.1 O PRINCIPIO DA EXCEPCIONALIDADE DO TIPO CULPOSO

Nem todos os delitos são tipificados na modalidade culposa

4.1.1. Proporcionalidade das penas

Homicídio doloso de 6 a 20 anos de reclusão

Homicídio culposo de 3 a 6 anos de detenção

No culposo a pena é muito baixa. apenas três anos e meio de pena. Tal pena é muito baixa visto ser injusto o culposo estar nas bordas do direito penal, o que seria uma alta cessação de impunidade e para os casos dos crimes culposos, a conversa de prestação de serviço a comunidade em regra no Brasil qualquer que seja o crime pode ser convertido.

No código penal militar temos uma especificada que alimenta a pena no casso da multiplicidade de vitimas, o que na nova mudança do novo código penal brasileiro terá a questão de multiplicidade. (HONORATO, 2017)

Em síntese, na fase processual dar-se-á aos acusados a oportunidade de exercerem a ampla defesa e o contraditório. Serão ouvidas testemunhas e, se necessário,

produzidos novos elementos de prova – sempre sob o crivo do contraditório e da ampla defesa.

Ao final, o juiz proferirá condenação dos réus, ou do reu se entender que as provas não deixam dúvidas quanto à responsabilidade deles, ou então irá absolvê-los, caso entenda serem as provas insuficientes para condená-los, ou esteja convencido de não terem sido eles os responsáveis pelas causas do acidente (GONÇALVES, 2016).

No que tange aos diversos princípios basilares do direito penal e do processo penal, reputa-se por relevante o destaque a três destes princípios: o princípio da especialidade (*lexspecialisderogatgeneralis*), o princípio do *in dubio pro reo* (ou também favor rei), e o princípio da não auto-incriminação (*nemotenetur se detegere*).

O *lexspecialisderogatgeneralis* é de notória relevância na resolução de aparentes conflitos entre as normas. Cuida-se, na verdade, de princípio aplicável ao direito como um todo. Por meio desse princípio, garante-se a prevalência da lei especial sobre a lei geral. Conseqüentemente, disposições legais específicas sobre o uso de dados da investigação SIPAER em processos criminais prevalecem sobre as normas gerais contidas no Código Penal e no Código Processual Penal (CPP). Assim, sempre que o CBA prescrever regramentos aplicáveis ao processo penal, este deverá prevalecer sobre as normas gerais contidas no CPP (CAPEZ, 2012).

Já o *in dubio pro reo* chancela, a um só tempo, um dever ao Estado e um direito ao acusado. É o dever do Estado de se abster de proferir condenação diante da existência de dúvida, e o direito, a quem vier se tornar réu em uma ação penal, de não ser condenado sem que se tenha provado cabalmente a autoria e materialidade da prática delitiva. (CAPEZ, 2019)

A meu ver, não pode o poder Judiciário responsabilizar criminalmente profissionais da aviação pela ocorrência de um acidente aéreo sem que tenha certeza dos fatos que causaram o acidente e dos responsáveis por esses fatos, trata-se da garantia pela qual pessoa alguma é obrigada a produzir provas contra si mesma.

4.1.2. Investigação aeronáutica e seus efeitos na seara criminal

No desenrolar dos fatos e acontecimentos que culminam em um acidente, é bem possível que certas condutas de operadores da aviação constituam-se em ilícitos penais, ensejando, assim, o *jus puniendi* (poder-dever do Estado de aplicar sanções a qualquer

um que cometa crime). Especificamente à aviação, preceitua o artigo 261 do código penal que qualquer ato tendente a impedir ou dificultar a navegação aérea ou que exponha a perigo aeronave, caracteriza o cometimento do crime de atentado contra a segurança de transporte aéreo (punível, a princípio, com reclusão, de dois a cinco anos). Além disso, determinadas condutas dos profissionais da aviação podem determinar o cometimento de outros crimes, na modalidade dolosa ou culposa. (DANTAS, 2012).

Atualmente, define-se acidente aeronáutico como toda ocorrência relacionada à operação de uma aeronave (havendo pessoas a bordo com intenção de voo) em que alguém sofra lesão grave ou venha a óbito em consequência de estar a bordo; haja dano ou falha estrutural que afete substantivamente seu desempenho; reste desaparecida, ou se encontre em local absolutamente inacessível (CENIPA, 2016).

Diferentes investigações destinadas a apurar as causas da tragédia. Nesse contexto, destaca-se aquela realizada pela autoridade aeronáutica, que visa exclusivamente à prevenção de novas ocorrências. Porém, frequentemente ocorrem na cadeia de eventos que culminou no acidente, condutas caracterizadas como crimes, fazendo-se necessário também a apuração de responsabilidade criminal, com a consequente punição dos culpados (se houver). À primeira vista, esse exame é antagônico e conflitante com aquele realizado pela autoridade aeronáutica, o qual se afasta completamente da busca por culpados, visando unicamente à prevenção de futuras ocorrências similares.

Além disso, o CBA determina ser dever da autoridade aeronáutica comunicar à autoridade policial quaisquer indícios de crime eventualmente descobertos no curso da investigação, assegurando ainda às demais autoridades o acesso à aeronave acidentada, “em coordenação com a autoridade de investigação Sipaer” (art. 88 - P). Essas disposições legais evidenciam a importância e imprescindibilidade de se conduzirem os diferentes procedimentos averiguatórios de forma harmônica, coordenada e com mútua colaboração (BRASIL, 2014).

4.1.3. Ultraleves motorizados têm como objetivo principal o lazer

Os dispositivos classificados como ultraleves motorizados apresentam características peculiares, que variam de acordo com o modelo, e, muitas vezes, são

construídos de forma amadora. Os limites que definem um ultraleve motorizado são apresentados no requisito 103.1 do RBAC nº 103.

Na aviação temos diversas categorias de aeronaves e a LSA é uma delas. A Aeronave leve esportiva (LSA) – do inglês “Light-sportaircraft” – é menor, menos cara e mais fácil de operar do que os aviões de treinamento de voo típicos. O uso de aeronaves leves esportivas pode ter diferentes propósitos, como desporto, meio de transporte particular, ferramenta de treinamento de pilotagem dentre outros. Contudo, as LSA's não podem ser utilizadas para transporte de pessoas e de bens com fins lucrativos, sendo permitida apenas, mediante aprovação, a atividade de instrução para obtenção do certificado de piloto aero desportivo, realizada por centros de instrução de aviação civil e associações aero desportivas credenciadas devidamente autorizadas pela ANAC.

No Brasil o contato com a aviação, por parte de entusiastas e pessoas que não tinham as condições de empresários, se dava por meio dos aeroclubes, onde todos se reuniam pelo simples prazer de poder ter contato com o voo e conhecer mais o meio aeronáutico. Porém, com o corte orçamentário do DAC, órgão regulador da aviação civil na época, pelo governo federal os aeroclubes começaram a desaparecer e com eles o contato dos entusiastas com a aviação.

O Brasil iniciou a produção sistemática de aeronaves ultraleves no fim da década de 1980 enquanto a produção (ou montagem) de aviões experimentais mais pesados ganhou força no país no início da década de 2000, quando fabricantes nacionais, respaldados por uma flexibilidade dada pelo então DAC (Departamento de Aviação Civil), colocaram no mercado modelos maiores e mais velozes, que caíram no gosto do brasileiro, atraído por menores preços de aquisição, operação e manutenção. Houve, assim, um repentino crescimento da aviação leve nacional, com aeronaves modernas e bem construídas por mão de obra especializada com material e equipamentos aeronáuticos. Mas, apesar do avanço tecnológico, tais aeronaves permaneciam operando na condição de “não certificadas”, o que criou uma situação insustentável no longo prazo, uma vez que modelos com essas características poderiam ser construídos somente a partir de *kits*, projeto próprio ou plantas, por um construtor amador – ou serem certificados (homologados), conforme o RBHA 23. (<https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/o-futuro-dos-ultraleves-pesados>).

4.1.4 Requisitos para operação

Nos dias atuais, as atividades aero desportivas abrangem o balonismo, paraquedismo, voo livre, voo em ultraleves motorizados, planadores e acrobacia aérea. Essas atividades foram divididas em dois universos operacionais: O das atividades regidas pelo RBAC-103, um novo regulamento exclusivo para atividades desportivas, caracterizado pelo baixo nível de integração ao sistema de aviação civil, as quais estão submetidas a uma restrição operacional básica, garantindo a segurança de terceiros e do sistema de aviação civil.

- Cadastro obrigatório dos praticantes
- Atestado de capacidade técnica
- Exclusivo para desportos e recreação
- Peso vazio de no máximo 80kg se não-motorizado ou 200kg se motorizado,

Documentação

- Certidão de cadastro
- Certidão de cadastro da aeronave e marcação do equipamento (se motorizado)

Local de operações

- Só é permitido operar nos espaços de voo especificamente definidos pelo DECEA e em obediência às regras de tráfego aéreo.
- Não é permitido o sobrevoo de áreas densamente povoadas, aglomeração de pessoas, áreas proibidas ou restritas.
- Não é permitido decolar ou pousar em localidade não autorizada pelo proprietário ou detentor dos direitos.
- Autorizações especiais de voo poderão ser concedidas desde que formalmente solicitada por clubes, agremiações ou associações de praticantes.

4.1.5. Fiscalização

A fiscalização das atividades aerodesportivas será feita tanto pela ANAC quanto pelas forças de segurança pública, seguindo o modelo de fiscalização de drones. As forças de segurança pública poderão atuar independentemente, mas contarão com apoio de treinamento e suporte da ANAC.

- Comunidade
- Forças Policiais
- Operações ANAC e DECEA

4.1.6. Operação dentro da aviação geral (RBAC-91)

Requisitos

- Aplica-se a essa categoria as atividades que envolve operação de aeronaves não incluídas na definição de veículos ultraleves do RBAC-103.
- Obrigatoriedade de equipamento localizado (trasponder)

Documentação Pilotos

- Os pilotos operando sob as regras do RBAC-91/RBAC-105 devem ser habilitados e/ou qualificados de acordo com as normas do RBAC-61.
- Para pilotar aeronaves aero desportivas com peso máximo de até 750kg (exceto balões e planadores) o piloto deve possuir um CERTIFICADO DE PILOTO AERODESPORTIVO – CPA. Para operar aeronaves de PMD superior o piloto deve ter licença de piloto privado com habilitação compatível com a aeronave em questão.
- Para pilotar um planador sob as regras do RBAC-91 exige-se a licença de piloto de planador – LPP, e para pilotar um balão sob as regras do RBAC-91 exige-se a licença de piloto de balão – LPB.
- Já para executar as atividades acessórias de lançamento de paraquedistas e reboque de planador, deve-se ter qualificação própria endossada na CIV do piloto.

Documentação Aeronave

- As aeronaves operadas segundo o RBAC-91 devem sempre portar seu certificado de aero navegabilidade válido.
- Registros de manutenção (RIAM) e certificado de matrícula.

Operação

- As operações regidas pelo RBAC-91 apresentam restrições operacionais ligadas unicamente à natureza do certificado de aero navegabilidade da aeronave.
- A realização de shows aéreos, competições e eventos onde se espera a presença de público em geral exige autorização específica da autoridade de aviação civil.

Como novidade a regulamentação modifica a resolução 377/2016 e implementa as modalidades de Serviço Aéreo Especializado (SAE) voltadas para o aero desporto sendo elas:

- Voo de experimentação desportiva:
- Lançamento de paraquedistas:
- Reboque de planadores:

Formação de Pilotos

A formação dos pilotos aero desportivos, ou seja, a obtenção do CPA/LPB/LPP se dá com a realização de instrução com instrutor habilitado ligado a uma associação credenciada ou a um centro de instrução de aviação civil aprovado e posterior realização de exames teórico e de proficiência, os quais também podem ser realizados junto aos CIAC ou associação credenciadas aprovadas para tal¹³.

Atividades remuneradas - comercialização da atividade

A exploração comercial de atividades aéreas sem autorização é proibida por lei e a ANAC não confere autorização para exploração comercial de serviço aéreo público por pessoal não habilitado pela Agência ou em aeronaves não certificadas.

¹³ www.anac.gov.br

É importante ressaltar que a instrução remunerada para a garantia da continuidade do desporto, no entanto, é lícita. Essa atividade de instrução não é regulamentada pela ANAC e ocorre livremente dentro da comunidade praticante. Por isso, não é possível à Agência garantir a segurança de pessoas envolvidas na operação de ultraleves.

A ANAC recomenda aos interessados em praticar aerodesportos que busquem associações reconhecidas no mercado para selecionar instrutores qualificados ou que procurem centros de instrução de aviação civil que ofereçam curso de piloto aerodesportivo.([www. Anac.gov,br](http://www.Anac.gov.br))

4.2 RESTRIÇÕES GERAIS

(a) Nenhuma pessoa pode operar um veículo ultraleve não propulsado segundo este regulamento:

(1) sem estar ciente de que ao praticar o vôo livre assume inteira responsabilidade pelos danos que esta prática possa causar a si, a terceiros ou seus bens;

(2) a menos que esteja ciente, e dê ciência ao outro ocupante se for o caso, de que o veículo não é homologado pela autoridade aeronáutica e a sua operação é por conta e risco de si próprio(s);

(3) fora dos espaços de vôo autorizados para a prática de vôo livre ;

(4) fora do período compreendido entre os horários oficiais do nascer e do pôr do sol da região de realização do vôo;

(5) a não ser que se mantenha constantemente em contato visual com a superfície e tenha uma visibilidade horizontal superior a 5 (cinco) quilômetros;

(6) a não ser que se mantenha afastado de nuvens de no mínimo 1500 (mil e quinhentos) metros ao seu redor e a 300 (trezentos) metros abaixo das mesmas;

(7) de maneira que possa criar riscos de colisão, devendo manter vigilância do espaço aéreo que o circunda visando, dentro do possível, dar precedência de passagem;

(8) para lançar objetos ou coisas à superfície;

(9) de modo a criar riscos para outras pessoas ou bens de terceiros;

(10) para prestação de serviços públicos de qualquer natureza

(11) sobre áreas com alta densidade de edificações ou conglomerado de pessoas;

(12) sem permissão do(s) proprietário(s) ou responsável(eis) pelas áreas de decolagem e de pouso. NOTA: Os proprietários das áreas de decolagem e de pouso podem, a seu critério, fazer restrições ou exigências outras que o direito de propriedade lhes outorga e que não são do escopo deste regulamento.

4.3 DELIMITAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO

(a) Os espaços aéreos destinados à prática do voo livre devem ser previamente autorizados pela autoridade aeronáutica.

(b) São considerados permanentes os Espaços de Voo como definidos em 104.3(h) e temporários os espaços autorizados por validade de NOTAM.

(c) A solicitação de autorização de um Espaço de Voo ou o pedido de NOTAM deve ser feito mediante requerimento ao Serviço Regional de Aviação Civil (SERAC) da área, conforme os modelos do Apêndice “A” ou do Apêndice “B” respectivamente.

4.3.1 A utilização de veículos aéreos não tripulados

Um Veículo Aéreo Não tripulado não é um brinquedo e não pode ser considerado como tal. Possui regras próprias que diferem da já conhecida atividade de aeromodelismo e, por isso, precisa de certificação e autorização para voo.

Antes de tudo, é importante destacar que o termo “drone” é apenas um nome genérico. Drone (em português: zangão, zumbido) é um apelido informal, originado nos EUA, que vem se difundindo mundo a fora, para caracterizar todo e qualquer objeto voador não tripulado, seja ele de qualquer propósito (profissional, recreativo, militar, comercial, etc.), origem ou característica. Ou seja, é um termo genérico, sem amparo técnico ou definição na legislação

Muitas pessoas acreditam que não há regulamentação no Brasil para o uso de RPA e até mesmo para o voo de aeromodelos. Isso não é correto. Há uma Circular de Informações Aeronáuticas especialmente dedicada ao tema, aAIC N 21/10 – VEÍCULOS AÉREOS NÃO TRIPULADOS, conforme citado acima.

Para o caso de aeromodelos, há aPortaria DAC nº 207, que estabelece as regras para a operação do aeromodelismo no Brasil.

No mesmo modo, no que couber, há ainda o Código Brasileiro de Aeronáutica, os RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) os RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil), o Código Penal e a Constituição Brasileira.

4.3.2. Autorização de RPA – Uso Experimental

Para a operação experimental de RPAS, um Certificado de Autorização de Voo Experimental (CAVE) deve ser solicitado à ANAC, conforme as seções 21.191 e 21.193 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 21 – RBAC 21 (disponível em:<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/rbha.asp>)

Qualquer equipamento que saia do chão de forma controlada, permaneça no ar de forma intencional e seja utilizado para fins outros que não seja para esporte, lazer, hobby ou diversão, deve ser encarado como um RPA,

- A RPA é uma aeronave e será tratada como tal, independentemente de sua forma, vant 2000peso e tamanho
- O voo de uma RPA não deverá colocar em risco pessoas e/ou propriedades(no ar ou no solo), mesmo que de forma não intencional;
- – As RPA deverão se adequar às regras e sistemas existentes;
- – As RPA não recebem tratamento especial por parte dos órgãos de controle de tráfego aéreo;
- – A designação de uma RPA independe de sua forma, tamanho ou peso. O que define se um equipamento será tratado como uma RPA ou não é o seu propósito de uso.

Exemplo: a atividade realizada com equipamentos não tripulados que utilizam determinada porção do espaço aéreo, com o propósito exclusivo de uso voltado a hobby, esporte e/ou lazer, é classificada como aeromodelismo, independente de sua forma, peso ou tamanho. Para a utilização de aeromodelos, devem ser seguidas as regras previstas na Portaria DAC no 207/STE, já citada acima.

É importante destacar aqui que, mesmo nos casos de uso de aeromodelos, o Código Penal Brasileiro prevê, entre outras coisas, a proteção da integridade corporal de pessoas, e, em caso de negligência desta observação, dependendo do caso, as ações poderão ser tratadas como lesão corporal, ou ainda, no caso de consequências maiores,

poderão ser tratadas até mesmo de forma mais grave, mesmo sem a ocorrência de fatalidades.

Qualquer intenção de operação com propósitos diferentes daqueles voltados ao lazer, esportes e hobby, deverá ser devidamente analisada e aprovada pela ANAC. Mais uma vez, o que deve ser analisado é o propósito do voo, independentemente do equipamento utilizado. (<https://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php>)

4.3.3. Drones e a violação do direito

A possibilidade de utilização dessas aeronaves para cometimentos de infrações de natureza cível e criminal já chama a atenção da justiça, a tecnologia deve ser uma aliada do ser humano e não pode ser utilizada como instrumento que fira direitos da personalidade e garantias constitucionais.

Em agosto deste ano, no Brasil, apreenderam um *drone* que era usado para entregar drogas e pornografia em uma prisão. Outro, que levava uma carga de drogas, caiu fora dos muros do presídio, exemplos de seu mau uso.

4.6 ASPECTOS PENAIS RELATIVOS AOS VOOS COM DRONES

Principais artigos - Lei de Contravenções Penais e Código Penal

É uma ação típica, antijurídica e culpável, sendo a Contravenção penal considerada “crime-menor” ou “crime-anão”, pouco diferindo daquele primeiro, sendo que o critério distintivo entre o crime e a contravenção é dado pela natureza da pena privativa de liberdade cominada (reclusão e detenção X prisão simples, multa).]

4.6.1. Possíveis crimes e contravenções relativos aos voos com drones/rpas

Lei das Contravenções Penais 3.688/41 Artigo 33 - Dirigir aeronave sem estar devidamente licenciado: Pena – prisão simples, de quinze dias a três meses, e multa. O artigo 33 da LCP é uma espécie de norma penal em branco, definição que requer o complemento por outra norma específica. No artigo em questão, o termo “devidamente licenciado” (para uso de drones), possui fonte de definição heterogênea, estando contido na RBAC94E da ANAC.

Perigo para a vida ou saúde de outrem - Artigo 132 - Expor a vida ou a saúde de outrem a perigo direto e iminente: Pena - detenção, de três meses a um ano, se o fato não constitui crime mais grave. Parágrafo único. A pena é aumentada de um sexto a um terço se a exposição da vida ou da saúde de outrem a perigo decorre do transporte de pessoas para a prestação de serviços em estabelecimentos de qualquer natureza, em desacordo com as normas legais.

4.6.2. Crimes e contravenções relativos aos voos com drones/rpa's

Decreto-Lei 2.848 de 1940 – Código Penal Atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo 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. § 1º - Se do fato resulta naufrágio, submersão ou encalhe de embarcação ou a queda ou destruição de aeronave: Pena - reclusão, de quatro a doze anos. § 2º - Aplica-se, também, a pena de multa, se o agente pratica o crime com intuito de obter vantagem econômica, para si ou para outrem. § 3º - No caso de culpa, se ocorre o sinistro: Pena - detenção, de seis meses a dois anos

Considerações para fins do artigo 261 do CP: *Aeronave – CBA – artigo 106 – “Considera-se aeronave todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas

O tipo penal “Expor a perigo aeronave própria ou alheia...” do art. 261 está contido na parte dos crimes contra a incolumidade pública do CP, desta forma, há de ocorrer um perigo a um bem jurídico coletivo (aeronave) para ser configurado. Trata-se de um crime de perigo comum, o qual deverá atingir 3 ou mais pessoas para que haja a tipicidade neste artigo, ou a aeronave seja evidentemente destinada ao transporte público e possua aspecto de coletividade implícito.

Obs. Para se caracterizar o delito do art. 261 do CP, é imprescindível que se trate de aeronave destinada ao transporte coletivo, caso contrário não se identifica o “perigo comum”. (TACRIM-SP – Des. Rel. Jonas Vilhena – RF 287/174)¹⁴.

¹⁴ <http://www.abraphe.org.br/encontro-asas-rotativas/sp>

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conclui-se que devido aos recentes acontecimentos expostos na mídia de acidentes e incidentes, recentemente na aviação executiva, envolvendo tanto avião como helicóptero e ultraleves, demonstraram que ninguém está isento de um desastre. Portanto, é necessário conscientizar e orientar a comunidade aérea e os envolvidos em caso de um acidente/incidente aeronáutico, e para que os operadores do direito possam compreender e construir uma defesa das consequências jurídicas dentro do âmbito jurídico.

Compete privativamente à União legislar sobre direito aeronáutico, cuja organização lógica de regras jurídicas relativas à aeronáutica civil no Brasil reside na Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, chamada de Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

O Direito Aeronáutico é regulado também por diversos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, destacando-se a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944.

Submetem-se às normas de orientação, coordenação, controle e fiscalização do Ministério da Aeronáutica a navegação aérea; o tráfego aéreo; a aeronave; a tripulação e os serviços, direta ou indiretamente relacionados ao voo, e a infraestrutura aeronáutica, compreendendo neste último termo, o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

A investigação de acidentes aeronáuticos promovida pelo SIPAER tem como objetivo precípua a prevenção dos acidentes e incidentes, não visa, assim, incriminar, culpar, nem punir, como também não objetiva a apuração de responsabilidade civil ou criminal.

Não se deve confundir a investigação administrativa com o fito de prevenir acidentes aeronáuticos, promovida pelo SIPAER, com as demais investigações que podem eclodir de um acidente aeronáutico, v.g., procedimento da polícia judiciária instaurado para apurar responsabilidades penais.

Em epítome, a finalidade do SIPAER é a prevenção de acidentes.

Sabendo-se que a investigação do SIPAER é iluminada pelo caráter preventivo de acidentes ou incidentes aéreos, apurando fatores que contribuíram, direta ou

indiretamente, para a ocorrência de acidentes aeronáuticos, a utilização dos Relatórios para qualquer propósito que não o de prevenção poderá induzir a conclusões equivocadas, carecendo extrema cautela a sua interpretação para fins judiciais.

Do exposto, resta demonstrado que é apenas aparente o conflito entre a investigação SIPAER e o exame das causas do acidente para fins de responsabilização criminal.

E plenamente possível a coexistência harmônica e coordenada das diferentes perquirições, contanto sejam rigorosamente obedecidas as disposições legais pertinentes. Nesse sentido, todas as autoridades envolvidas devem ter amplo conhecimento dos seus poderes, deveres e limites legais, a fim de que possam realizar seus trabalhos da forma mais eficiente possível, sem que venham a extrapolar os limites de suas competências.

Mais do que coexistirem harmonicamente, sem abusos de quaisquer lados, é necessário que as apurações sejam executadas concomitante e coordenadamente, a fim de que não ocorra prejuízo a qualquer delas em virtude da impossibilidade de realização de provas irrepetíveis. Deve haver o acesso coordenado aos destroços da aeronave, e também cooperação mútua mediante o compartilhamento de dados fáticos e, se necessário, disponibilização, pela autoridade aeronáutica, de peritos hábeis a auxiliar as autoridades policiais e judiciárias no que for necessário, respeitando-se, é claro, as restrições impostas pela lei

Não pode, contudo, haver qualquer tentativa de uso do relatório para fins de responsabilização criminal. O relatório final ampara-se em premissas totalmente distintas das que regem a persecução penal, e tem por produto final a expedição de recomendações baseadas em fatores contribuintes, os quais incluem todo e qualquer fator que possa, hipoteticamente, ter contribuído para a consumação de um acidente. Tal caráter de hipoteticidade não se consuma de forma alguma com os princípios e regras pelos quais se pauta o processo de responsabilização penal

O uso do relatório final para esta imputação de responsabilidade mostra-se desastroso não só por ensejar o cometimento de injustiças, mas também por colocar em risco a efetividade dos trabalhos da autoridade de investigação SIPAER, já que profissionais da aviação deixam de prestar colaboração na medida em que passam a ter o receio de serem incriminados pelas informações que prestarem. É preciso, pois, que cada qual cumpra seu papel e respeite fidedignamente a lei.

REFERÊNCIAS

ALMIRANTE, M. Memória do transporte público. In: FAJER, Márcia. **Sistemas de investigação dos acidentes aeronáuticos da aviação geral**: Uma análise comparativa. Dissertação de mestrado, USP, 2009.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado, 1988.

BRASIL. Decreto n.º 21.713, de 27 de agosto de 1946. Disponível em: . Acesso em: 10 jun. 2012.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 23 dez. 1986.

BRASIL. Justiça Federal de Mato Grosso. CC 91016 MT 2007/0251229-2. Disponível em: . Acesso em 20 jun.2012.

BULFINCH, Thomas. **O livro de ouro da mitologia**: história de deuses e heróis. Rio de Janeiro, Ediouro, 2006. p. 158.

CAPEZ, Fernando. **Curso de Direito Penal**. São Paulo. Saraiva. 2019.

CROUCH, TD. **Asas**. Rio de Janeiro, Record, 2008.

FAJER, Márcia. **Sistemas de investigação dos acidentes aeronáuticos da aviação geral**: uma análise comparativa. Dissertação de mestrado, USP, 2009.

HONORATO, Marcelo. Crimes aeronáuticos. In: **Revista Conexão Sipaer**, 2017.

LAVERNERE – WANDERLEY, NF. **História da Força Aérea Brasileira**. 2 ed. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975.

MALAGUTTI, AO. **Evolução da aviação civil no Brasil**, Brasília DF, Consultoria Legislativa, 2001.

PESSOA, LT. **História da aviação comercial brasileira**. São Paulo, Editora Rios, 1989.

SITES:

<https://www.jusbrasil.com.br>

<https://aeromagazine.uol.com.br/>

<http://www.abraphe.org.br/encontro-asas-rotativas/sp>

<https://amzn.to/2BwP7yL>

www.airway.com.br

www.anac.gov.br

www.fab.gov.br