

**A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS E O PROCESSO DE
RESPONSABILIZAÇÃO PENAL DOS ENVOLVIDOS**
*AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION AND THE CRIMINAL RESPONSIBILITY
PROCESS OF THOSE INVOLVED*

Humberto César Machado*

Jonatas Gabriel Rossi Martins**

RESUMO

Surgem, como consequência de um acidente aéreo, 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. No entanto, este conflito é apenas aparente, sendo este o principal objetivo do presente artigo: demonstrar a inexistência de real antagonismo entre os diferentes procedimentos investigatórios, bem como a possibilidade de serem executados de forma harmônica e coordenada. Para isso, a metodologia empregada consistiu da análise e estudo da literatura científica existente sobre o assunto e dos diplomas legais pertinentes, que permitiram o atingimento do objetivo proposto. Por fim, serviu de justificativa do presente artigo a necessidade de esclarecer e diferenciar os papéis exercidos pelas distintas autoridades competentes dentro da problemática abordada.

Palavras-chave: investigação; SIPAER; acidentes; responsabilidade penal.

* Doutor em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás (2013), Mestre em Psicologia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás (2006), Especialista em História pela Universidade Federal de Goiás - UFG (2002), Graduado em Filosofia pela Universidade Federal de Goiás (1996), Elemento Credenciado Fatores Humanos e Prevenção de Acidentes Aéreos pelo CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos), Professor, Coreógrafo e Dançarino de Salão. Membro do Comitê de Ética e Pesquisa e Professor da Faculdade Alfredo Nascier - UNIFAN e da Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC - GO).

** Graduando em Ciências Aeronáuticas pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás.

ABSTRACT

As a result of an aircraft accident, different investigations are brought about with the aim of elucidating the causes of the crash. In this context, there's a special relevance to the investigation performed by the aviation authority, which has as its exclusive goal to prevent similar disasters from taking place. However, there frequently are, in the chain of events that led to the accident, conducts characterized as crimes, thus making it necessary for an investigation to be done specifically to assess criminal responsibility of those involved with the accident, consequently punishing those found guilty. At first, this investigation seems to oppose and conflict with the investigation performed by the aviation authority, as the latter seeks only to prevent the occurrence of similar accidents. Even so, this conflict is only apparent, and so the main goal of this article is to demonstrate the inexistence of a real conflict between the different investigation procedures, as well as the possibility of these being performed in a harmonious, coordinated way. In order to achieve that, the methodology consisted of analysis and study of the existing scientific literature on the subject, as well as the pertinent laws, which made possible to accomplish this article's main goal. Finally, the main justification for producing this article was the necessity to clarify and differentiate the roles exerted by the various competent authorities in the problematic addressed in this article.

Key-words: investigation; SIPAER; accidents; criminal responsibility.

1 INTRODUÇÃO

Acidentes aéreos são eventos catastróficos e inesperados no meio social. Tanto os profissionais que nessa área atuam como os usuários dos seus diversos serviços normalmente confiam na segurança das operações aéreas, de forma que, em geral, desastres aéreos são eventos muito raros. Por isso mesmo, causam substantiva comoção social quando vêm a ocorrer – principalmente nos casos em que há vítimas fatais e quando se tem envolvida aeronave de transporte de passageiros.

Nesse contexto, afigura-se de extrema relevância a investigação das causas e fatores que contribuíram para a ocorrência do desastre aéreo. Esta servirá de base para várias recomendações aos profissionais da aviação, de forma a se evitar novas tragédias e, assim, proporcionar a melhoria contínua do nível de segurança das operações aéreas.

No entanto, é possível que, na sucessão de fatos que levaram ao sinistro, tenham ocorrido condutas que se amoldem a tipos penais, isto é, condutas que se constituam em crimes. Com isso, surge para o Estado o poder-dever do *jus puniendi*, que é o poder-dever do Estado de punir qualquer que tenha cometido infração à legislação penal, fazendo ou deixando de fazer algo anteriormente definido em lei como crime.

Dessa forma, vislumbra-se aparente conflito entre o exame das causas de acidentes aeronáuticos com vistas à prevenção, e o exercício do *jus puniendi* pelo Estado. Afinal, é

necessário que seja cumprida a legislação penal e que sejam punidos os culpados por atos criminosos, mas também é imprescindível que seja assegurada a plena elucidação dos fatores contribuintes ao desastre, vez que disso advém substantiva e indispensável contribuição à segurança das operações aéreas.

Assim, objetiva-se neste artigo delinear as diferenças entre a apuração das causas e fatores contribuintes com finalidade preventiva, e aquela levada a cabo no âmbito do Poder Judiciário, visando à responsabilização penal. Busca-se demonstrar a inexistência de real conflito entre ambos os procedimentos, bem como a possibilidade (e necessidade) de harmonização entre si. Observa-se ainda que não faz parte do escopo deste trabalho a análise de eventual responsabilização cível, administrativa ou trabalhista decorrente de catástrofes aéreas.

2 INVESTIGAÇÕES DECORRENTES DE DESASTRES AÉREOS

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).

Como consequência de uma catástrofe aérea, surgem ao menos dois procedimentos distintos: a apuração dos fatores contribuintes, realizada por autoridade do Sistema de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), e o exame efetuado no âmbito do Poder Judiciário, para fins de imputação de responsabilidade àqueles que tenham dado causa ao sinistro. Delinear-se-ão, neste primeiro momento, os principais aspectos atinentes a cada um destes.

2.1 Investigação SIPAER

O SIPAER é um dos sistemas que compõem a infraestrutura aeronáutica, conforme disposto no artigo 25 do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA (Lei Federal 7.565 de 1986). Como seu órgão central, tem-se o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), o qual efetivamente executa as atividades de apuração dos fatores contribuintes de desastres aéreos e prevenção de novas ocorrências, valendo-se da estrutura administrativa e operacional de que dispõe (CENIPA, 2016).

É válido observar que, embora a lei federal 11.182 de 2005 tenha criado a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), atribuindo-lhe competência para regular e fiscalizar a infraestrutura de aviação, a referida lei expressamente excepcionou as “atividades e procedimentos relacionados com o Sistema de Controle do Espaço Aéreo e com o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos”. Desse modo, o SIPAER permanece sob o escopo administrativo da Autoridade Aeronáutica Militar, qual seja, o Comando da Aeronáutica. Vale ressaltar que, a despeito de fazer parte do aludido órgão militar, é competente para investigar tanto acidentes envolvendo aeronaves militares, como também aeronaves civis (HONORATO, 2012).

Desde já, é necessário frisar que essa apuração se processa com uma única e exclusiva finalidade: a prevenção de novos desastres aéreos. Para isso, verifica-se a existência de princípios e regras próprios à atuação do SIPAER, os quais são sustentados sobretudo por leis e tratados internacionais, e também pela legislação complementar, como decretos presidenciais e normas administrativas (DANTAS, 2012).

Iniciando-se a análise dos princípios sustentadores dessa atividade, tem-se o princípio da preservação da vida humana. Consagrado no decreto 87.249 de 1982, este princípio se constitui como diretriz das atividades do sistema ora em análise, bem como sua finalidade máxima, pois preconiza que toda investigação realizada deve proporcionar descobertas que levem a recomendações capazes de garantirem, o quanto puderem, que tragédias similares jamais tornarão a ocorrer (HONORATO, 2012).

Desta feita, observa-se estreita correlação entre a busca das causas dos acidentes e a atividade de prevenção de novas ocorrências desta natureza. Isso porque essa tarefa (e, conseqüentemente, a preservação de vidas humanas) só pode ter êxito se de fato forem elucidados todos os fatores que contribuíram para a consumação da tragédia. Do contrário, não será possível o êxito desta atividade, vez que não se pode precaver o desconhecido – ou seja, é necessário saber o que se deve evitar e impedir que aconteça, para que se desempenhe efetivamente a prevenção de futuros sinistros e, assim, preservem-se vidas humanas. E isso só é possível mediante ampla e plena elucidação dos fatores contribuintes ao desastre (HONORATO, 2012).

Outro ponto relevante é o princípio da neutralidade jurisdicional e administrativa. Presente no anexo 13 da Convenção de Chicago (ratificada pelo Brasil por meio do decreto 21.713 de 1946), este princípio reza que a investigação seja conduzida sem formalismos e, sobretudo, sem qualquer observância ao postulado do contraditório e ampla defesa, na medida

em que dela não pode resultar qualquer tipo de punição. Nesse sentido, a neutralidade jurisdicional e administrativa implica na ausência de litígio, de “partes”, e de qualquer imputação de responsabilidade (DANTAS, 2012).

Também de suma importância são os princípios da proteção e sigilo da fonte e da confiança. Isso porque, sem a garantia que eles oferecem, tornar-se-ia muito difícil a obtenção de informações fundamentais para o sucesso da atividade investigativa. Embora muitas informações possam ser obtidas a partir de análises e perícias técnicas dos destroços e dos registros de voo feitos pela caixa-preta, muitas das vezes esses elementos, por si sós, não ensinam o pleno descobrimento das causas do desastre. Nesses casos, isso só se faz possível com total e irrestrita colaboração de pessoas com ele envolvidas direta ou indiretamente – como, por exemplo, profissionais da empresa operadora da aeronave acidentada (DANTAS, 2012).

É indubitável que não é possível obter-se a colaboração dessas pessoas relacionadas ao acidente se elas tiverem receio de que as informações que prestarem servirão para, posteriormente, incriminarem-nas. A fim de evitar esse embaraço à apuração, o preceito da proteção e sigilo da fonte garante a essas pessoas que suas colaborações serão mantidas em sigilo, impossibilitando, assim, quaisquer tentativas de imputação de responsabilidade a partir das informações que fornecerem aos investigadores. Disso decorre o princípio da confiança, que fomenta a existência de relacionamento sólido e confiável entre os especialistas do CENIPA e essas pessoas envolvidas dispostas a colaborar. O amparo legal desses preceitos consta não apenas do anexo 13 da Convenção de Chicago, mas inclusive da Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) 3 - 6 (HONORATO, 2012).

Por fim, dentre os fundamentos dessa atividade, tem-se o princípio da máxima eficácia preventiva, o qual consagra o dever de a investigação SIPAER buscar toda e qualquer condição insegura que possa ter influído na ocorrência do desastre. Ressalta-se que, para que seja considerada nas conclusões e recomendações, basta a mera possibilidade de que a condição tenha tido qualquer influência (por menor que seja) na catástrofe, a fim de fazer com que essa atividade proporcione a maior efetividade preventiva possível. De igual modo, o princípio ora em análise encontra-se insculpido no anexo 13 da Convenção de Chicago e na NSCA 3-6 (HONORATO, 2012).

Procedendo-se à explanação da investigação propriamente dita, cabe pontuar que, a rigor técnico, não há que se falar em “causas” do acidente, mas tão somente em “fatores contribuintes”. Isso porque “causa” se refere a um fator que sobressai, que tem maior importância do que os outros, e isso vai de encontro com o objetivo desse exame, que é o de

desvendar tudo quanto haja contribuído para a ocorrência do sinistro, sem eleger determinado aspecto como principal ou de maior importância (CENIPA, 2016).

No que diz respeito à competência para sua realização da investigação, esta recai sobre o país em que tenha acontecido o acidente. Por conseguinte, se isso ocorre com aeronave estrangeira em voo sobre o território brasileiro, ter-se-á por órgão competente o CENIPA. Assim mesmo, é plenamente possível a colaboração de órgãos e entidades estrangeiras interessados, como o fabricante, autoridades do país da empresa aérea, dentre outros (CENIPA, 2016).

Verificando-se a ocorrência desta tragédia, após o resgate de sobreviventes (quando houver), deve-se isolar o local e preservar intactos os destroços da aeronave. Por sua vez, o CENIPA designará a Comissão de Investigação, formada por técnicos devidamente capacitados para lidar adequadamente com os destroços e proceder à apuração dos fatores contribuintes (CENIPA, 2016).

Essa atividade busca identificar sobretudo três diferentes tipos de fatores: o humano (aspecto médico e aspecto psicológico), o material, e o operacional. O fator humano busca descobrir que impacto teve, na consumação do desastre, o complexo biológico dos indivíduos, tanto em seus aspectos fisiológicos como psicológicos. O material, analisa a relação entre o acidente e a aeronave nos tocante a projeto, fabricação e manuseio. E o operacional ocupa-se de estudar a forma pela qual o desempenho nas atividades correlatas ao voo influenciou no acontecimento da tragédia. Para isso, a Comissão de Investigação conta com pelo menos um profissional específico para cada um desses fatores (CENIPA, 2016).

Findada a análise dos destroços, estes serão liberados pelo presidente da Comissão e transferidos para a Autoridade Policial competente, em havendo necessidade de uso dos destroços para execução de diligências policiais. Caso não sejam necessárias, faz-se a transferência em favor do proprietário da aeronave. Se a remoção dos destroços for impossível, estes deverão ser destruídos ou marcados de forma a evitar a possibilidade de serem confundidos com um novo acidente, em outras missões de busca e salvamento (CENIPA, 2016).

Ao fim, o produto de todo esse trabalho é o Relatório Final (RF). Trata-se de relatório ostensivo e de domínio público, conforme garantido pela legislação vigente (NSCA 3 - 13). No RF, são apresentadas as conclusões oficiais sobre o acidente, bem como as Recomendações de Segurança de Voo (RSV). É principalmente por meio dele que a investigação SIPAER busca atingir seu objetivo maior: a prevenção de novas tragédias por meio da difusão, no meio aeronáutico, dos fatores que contribuíram para o desastre e das providências que devem ser

adotadas para se prevenir novas ocorrências. Ademais, não há um prazo fixo para a conclusão dos trabalhos, já que desastres complexos frequentemente demandam mais tempo. A duração média é de 18 meses (CENIPA, 2016).

2.2 Investigação 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 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, nas modalidades dolosa ou culposa (DANTAS, 2012).

Em regra, só se pune a prática criminosa na modalidade dolosa, que é quando o agente quer o resultado ou assume o risco de produzi-lo. No entanto, caso haja expressa previsão legal, punem-se também crimes na modalidade culposa, na qual o agente dá causa ao resultado por meio da violação do dever objetivo de cuidado. É o que recorrentemente se verifica em acidentes de grandes proporções: profissionais envolvidos com a operação da aeronave agem com imprudência, negligência ou imperícia, resultando no desastre aéreo. Caso tenha havido vítimas fatais, haverão de responder pela prática do crime de homicídio, na modalidade culposa. No caso de feridos (vítimas não fatais), responderão por lesão corporal culposa. E do mesmo modo ocorre com os demais crimes que admitem responsabilização na modalidade culposa (BITENCOURT, 2016).

A respeito da competência para processar e julgar crimes envolvendo acidentes aeronáuticos, esta recai sobre a Justiça Federal, por força do disposto nos artigos 21 e 109 da carta magna. Conseqüentemente, tem-se a Polícia Federal como autoridade responsável por exercer as atribuições de polícia judiciária – e, portanto, proceder à investigação das causas do acidente aeronáutico para fins de responsabilização criminal (DANTAS, 2012).

A fim de se promover essa gravosa responsabilização penal, é necessário o cumprimento do devido processo penal, sob pena de se incorrer em condenações arbitrárias e injustas. Esse processo, no Brasil, compõem-se de duas fases: a primeira, inquisitiva e pré-

processual, na qual a polícia produz livremente elementos de prova; e a segunda, acusatória e processual, na qual o acusado, agora perante o juízo competente, exerce plenamente seu direito ao contraditório e ampla defesa (CUNHA, 2012).

Na fase inquisitiva, a Polícia Federal procederá à realização de todas as diligências que reputar necessárias ao esclarecimento das causas do acidente e, sobretudo, à apuração da existência de responsáveis por estas causas. Em havendo, a autoridade policial promoverá o indiciamento dos suspeitos e remeterá o inquérito policial a procurador do Ministério Público Federal (MPF). Se concordar com o indiciamento, entendendo haver suficientes indícios de autoria e materialidade, o procurador do MPF oferecerá a denúncia ao Juiz Federal competente, iniciando, assim, a fase acusatória do processo penal (CUNHA, 2012).

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, 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 (*lex specialis derogat generali*), o princípio do *in dubio pro reo* (ou também *favor rei*), e o princípio da não auto-incriminação (*nemo tenetur se detegere*).

O *lex specialis derogat generali* 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, 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. Por conseguinte, 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 (GOMES, 2016).

Por fim, no que tange ao *nemo tenetur se detegere*, trata-se da garantia pela qual pessoa alguma é obrigada a produzir provas contra si mesma. Nenhuma autoridade pública, e menos ainda particulares, podem obrigar um suspeito a fornecer involuntariamente qualquer informação, dado, declaração ou objeto de prova que possa, direta ou indiretamente, incriminá-lo. Dessa forma, se é oferecido, no curso da investigação SIPAER, garantia de sigilo a pessoa disposta a colaborar, de modo algum poderá o Poder Judiciário posteriormente condená-la com base em informações por ela prestadas, sob pena de ilegalidade e de inequívoca afronta aos princípios que regem a persecução penal (GOMES, 2016).

Diante das regras e princípios expostos, vê-se o elevado rigor com que se deve conduzir o processo de imputação de responsabilidade criminal. Do contrário, abre-se caminho para o cometimento de flagrantes injustiças, além de embaraço às atividades desenvolvidas pelo SIPAER – essenciais para a manutenção do elevado nível de segurança na aviação (MASO, 2010).

3. CONDUÇÃO HARMÔNICA DAS DIFERENTES INVESTIGAÇÕES SOBRE ACIDENTES AÉREOS

Percebe-se, assim, quão diferentes (e aparentemente antagônicas) são a investigação SIPAER e o exame criminal das causas do acidente. De um lado, busca-se pôr em evidência todo e qualquer fator que possa ter contribuído para o acidente, objetivando-se exclusivamente a prevenção. Do outro, busca-se descobrir as causas do sinistro, porém com o fim de averiguar a existência de culpados e, em havendo, imputar-lhes responsabilidade penal (DANTAS, 2012).

Desde logo, evidencia-se a impossibilidade de se trazer aos autos do processo penal as conclusões da perquirição empreendida pela autoridade aeronáutica. Isso se dá em decorrência de irrefutável incompatibilidade existente entre os referidos procedimentos apuratórios – incompatibilidade esta que se desdobra em três diferentes acepções: objetiva, subjetiva e lógica (ARAÚJO, 2012).

No aspecto objetivo, a convenção de Chicago de 1944 (principalmente seu anexo 13) é expressa ao proibir a atribuição de responsabilidades mediante o uso das conclusões da apuração empreendida com finalidade preventiva. Embora esta convenção seja um normativo

internacional, encontra-se regularmente válida no Brasil por força do Decreto 21.713, de 1946 (DANTAS, 2012).

Além do referido diploma legal, no ano de 2014 operou-se notório reforço à proibição ora em análise, através da lei 12.970, a qual alterou e incluiu dispositivos na lei 7.565 de 1986 (CBA). Agora, o código garante, no parágrafo segundo do artigo 88 - I, que os dados dos sistemas de notificação voluntária de ocorrências, bem como as análises e conclusões da investigação SIPAER, “não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos” (BRASIL, 2014).

Os parágrafos terceiro e quarto do mencionado artigo outorgam ainda mais proteções nesse sentido, ao garantirem que toda informação prestada será espontânea e baseada na garantia legal de seu exclusivo uso para fins de prevenção, sendo vedado aos investigadores revelarem suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhes disposições contidas nos Códigos de Processo Penal e Processo Civil que proíbem de depor em processo pessoas que devam guardar segredo em razão de função, ministério, ofício ou profissão que exerçam (BRASIL, 2014).

Mesmo que leis gerais (como o Código Penal e o Código de Processo Penal) contenham disposições contrárias aos normativos que tratam da investigação SIPAER, estes não de prevalecer sobre aquelas, já que normas especiais derogam normas gerais. Em casos assim, lança-se mão do já visto princípio da especialidade (*lex specialis derogat generali*) para a resolução de aparentes conflitos entre as normas (CAPEZ, 2012).

A respeito da garantia de sigilo aos que aceitem colaborar, observa-se que tal garantia deve subsistir não só por cogência legal, mas também em obediência ao direito de não produzir provas contra si mesmo (CAPEZ, 2012). Logicamente, aqueles que prestam informações o fazem na certeza de que não estarão produzindo provas contra si mesmos, sendo assim verdadeiramente afrontoso ao Estado de Direito e à segurança jurídica um agente do Poder Público assegurar o sigilo e outro, em seguida, afastar este sigilo em nome do mesmo Poder Público (ARAÚJO, 2012).

Conforme demonstrado, essas atividades se desenvolvem com base em objetivos, princípios e premissas totalmente distintos. Assim, além da incompatibilidade objetiva já demonstrada, nota-se também forte incongruência subjetiva entre essas atividades, uma vez que a investigação aeronáutica se afasta completamente da procura por condutas dolosas ou culposas na cadeia de eventos que culminaram no acidente. Por esse motivo, é inafastável o

óbice para que responsabilização criminal tenha amparo em apuração diversa (ARAÚJO, 2012).

Vê-se ainda completa disparidade de ordem lógica entre ambos os procedimentos, na medida em que o *jus puniendi* exige certeza da autoria, ao passo que a perquirição das causas do acidente para fins de prevenção atribui a meras hipóteses valor igual àquele outorgado a fatos concretos (HONORATO, 2012). Nesse sentido, merece destaque o artigo 88 - H do CBA, que consagra o princípio da máxima eficácia preventiva ao dispor que o relatório final será formulado a partir dos “possíveis fatores contribuintes”, apresentando recomendações “unicamente em proveito da segurança operacional da atividade aérea” (BRASIL, 2014).

Dessa forma, se no exercício do poder punitivo do Estado é correto afirmar que a dúvida beneficia o réu (*in dubio pro reo*), resta desde logo evidente que esse poder-dever estatal jamais poderá ser exercido com base em procedimento cujas conclusões assentem-se em “possíveis fatores contribuintes”. Com isso, comprova-se a existência de acentuada incompatibilidade lógica entre a investigação SIPAER e o processo de responsabilização criminal (DANTAS, 2012).

Em face do exposto, mostra-se imprescindível que o processo penal desenvolva apuração própria e autônoma das causas do acidente. O desrespeito a isso é extremamente gravoso, pois, como visto, leva a uma instrução processual penal injusta e afrontosa à lei e aos preceitos que regem o sistema penal pátrio. Além disso, o dano é ainda maior no meio aeronáutico, já que pessoas envolvidas com o acidente não mais sentir-se-ão seguras para colaborar – fazendo, deste modo, cair por terra o princípio da confiança, sem o qual não pode ter êxito a atividade preventiva (HONORATO, 2012).

No entanto, mais do que a existência dessa investigação própria, é preciso que ela seja efetivamente realizada de forma concomitante àquela desempenhada pelo Sistema de Prevenção. Do contrário, pode haver prejuízo irreparável à inquirição criminal em decorrência de provas irrepetíveis – isto é, provas que, se realizadas intempestivamente, não serão passíveis de serem realizadas posteriormente (DANTAS, 2012).

É válido apontar que a lei 12.970 de 2014 reforçou a preeminência da apuração realizada pelo sistema de prevenção, à medida que lhe garantiu precedência sobre as demais inquirições, no tocante ao acesso e à guarda dos destroços. Muito embora seja garantido às demais autoridades o acesso à aeronave acidentada (art. 88 - N), só se pode proceder à manipulação ou retenção dos destroços mediante autorização da autoridade de investigação SIPAER (BRASIL, 2014).

Também é importante destacar que os dados fáticos não estão incluídos na garantia de sigilo. Desta forma, dever-se-á conceder às autoridades responsáveis pela averiguação criminal o acesso não somente aos destroços, mas inclusive a laudos e provas técnicas de engenharia, e também às informações recuperadas da caixa-preta. Esses dados devem ser compartilhados porque não se constituem em análises e conclusões feitas pelo sistema de prevenção, e nem contêm informações prestadas sob a garantia de sigilo, sendo meros dados fáticos do ocorrido (DANTAS, 2012).

Além da necessidade de se realizar ambas as apurações de forma concomitante, e sem prejuízo da precedência da atuação do SIPAER, é de extrema importância que haja efetiva coordenação entre a autoridade aeronáutica e as autoridades responsáveis pela inquirição criminal. Isso porque a impossibilidade do emprego no processo penal da apuração com finalidade preventiva não acarreta em qualquer vedação à coordenação e colaboração mútua entre as diferentes autoridades. Pelo contrário: depreende-se do CBA justamente o dever de coordenação e colaboração entre as diferentes autoridades (BRASIL, 2014).

Nesse sentido, dispõe o CBA que a autoridade de investigação SIPAER deve, se solicitada, colocar à disposição da autoridade policial ou judicial especialistas para a realização dos exames necessários às diligências sobre o acidente aeronáutico, caso a autoridade solicitante não disponha de especialistas capacitados para as diligências necessárias. A única ressalva para essa colaboração é que os especialistas postos à disposição da autoridade policial ou judicial não poderão já ter participado de exame da própria autoridade aeronáutica. Visa-se, com isso, manter a isenção e independência dos diferentes procedimentos apuratórios, assegurando-se, contudo, a colaboração entre as autoridades (BRASIL, 2014).

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 CONCLUSÃO

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. É

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 final para fins de responsabilização criminal. Conforme evidenciado neste artigo, 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 do acidente. Tal caráter de hipoteticidade não se coaduna 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

ARAÚJO JÚNIOR, Arizona D'Ávila Saporiti. *A investigação SIPAER e a atuação do Poder Judiciário*. Conexão SIPAER, Brasília, v. 4, n. 1, p. 51-60, 2012.

BITENCOURT, Cezar Roberto. *Tratado de Direito Penal: parte geral*, vol. 1, 22. ed., São Paulo: Saraiva, 2016.

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

_____. Decreto n.º 21.713, de 27 de agosto de 1946. *Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945.* Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D21713.htm>. Acesso em: 23 nov. 2016.

_____. Lei complementar n.º 97, de 9 de junho de 1999. *Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas.* Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/leis/LCP/Lcp97.htm>. Acesso em: 23 nov. 2016.

_____. Lei complementar n.º 136, de 25 de agosto de 2010. *Altera a Lei Complementar no 97, de 9 de junho de 1999, que “dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas”, para criar o Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas e disciplinar as atribuições do Ministro de Estado da Defesa.* Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp136.htm>. Acesso em: 23 nov. 2016.

_____. Lei n.º 2.848, de 7 de dezembro de 1940. *Código Penal.* Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm>. Acesso em: 23 nov. 2016.

_____. Lei n.º 3.689, de 3 de outubro de 1941. *Código de Processo Penal.* Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3689compilado.htm>. Acesso em: 23 nov. 2016.

_____. Lei n.º 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.

_____. Lei n.º 12.970, de 8 de maio de 2014. *Altera o Capítulo VI do Título III e o art. 302 e revoga os arts. 89, 91 e 92 da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre as investigações do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER e o acesso aos destroços de aeronave; e dá outras providências.* Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Poder Executivo, Brasília, DF, 8 mai. 2014.

CAPEZ, Fernando. *Curso de Direito Penal: parte geral*, vol. 1, 20. ed., São Paulo: Saraiva, 2016.

CENIPA – CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS. *Comissão de Investigação.* Disponível em: <<http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/index.php/component/content/article/artigos-cenipa/113-comissao-de-investigacao-de-acidente-aeronautico>>. Acesso em: 23 nov. 2016.

CENIPA – CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS. *MCA 3-3: Manual da Prevenção do SIPAER.* Disponível em: <<http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/index.php/legislacao/category/7-mca-manual-do-comando-da-aeronautica?download=31%3Amca-3-3>>. Acesso em: 23 nov. 2016.

CENIPA – CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS. *MCA 3-6: Manual de Investigação do SIPAER.* Disponível em:

<<http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/index.php/legislacao/category/7-mca-manual-do-comando-da-aeronautica?download=23%3Amca-3-6>>. Acesso em: 23 nov. 2016.

CENIPA – CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS. *O que é investigação?* Disponível em:

<<http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/index.php/o-que-e-investigacao>>. Acesso em: 23 nov. 2016.

CUNHA, Rogério Sanches; MARQUES, Ivan Luís. *Processo Penal I: investigação preliminar, ação penal, ação civil “ex delicto”*. São Paulo: Saraiva, 2012.

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

GOMES, Luiz Flávio. *Princípio da não auto-incriminação: significado, conteúdo, base jurídica e âmbito de incidência*. Disponível em:

<<http://lfg.jusbrasil.com.br/noticias/2066298/principio-da-nao-auto-incriminacao-significado-conteudo-base-juridica-e-ambito-de-incidencia>>. Acesso em: 23 nov. 2016.

GOMES, Luiz Flávio. *Princípio do “in dubio pro reo”*. Disponível em:

<<http://professorlfg.jusbrasil.com.br/artigos/121916192/principio-do-in-dubio-pro-reo>>.

Acesso em: 23 nov. 2016.

GONÇALVES, Victor Eduardo Rios. *Direito Penal Esquematizado*. 2. ed., São Paulo: Saraiva, 2012.

GONÇALVES, Victor Eduardo Rios; REIS, Alexandre Cebrian Araújo. *Direito Processual Penal Esquematizado*. 5. ed., São Paulo: Saraiva, 2016.

HONORATO, Marcelo. *Os princípios jurídicos do sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos-SIPAER*. Conexão SIPAER, Brasília, v. 4, n. 1, p. 11-32, 2012.

MASO, Daniella Baptista; MENDONÇA, Flavio Antonio Coimbra. *Consequências da criminalização de acidentes aeronáuticos*. Conexão SIPAER, Brasília, v. 1, n. 2, p. 4-44, 2010.

Encaminhado em 20/12/2016

Aprovado em 30/04/2107