



UNISUL

UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA

MÁRIO COSTA DE SÁ

**A IMPORTÂNCIA DO ESTUDO DOS CRIMES AERONÁUTICOS NA FORMAÇÃO
TÉCNICA DE PILOTOS**

Palhoça

2018

MÁRIO COSTA DE SÁ

**A IMPORTÂNCIA DO ESTUDO DOS CRIMES AERONÁUTICOS NA FORMAÇÃO
TÉCNICA DE PILOTOS**

Monografia apresentada ao Curso de graduação em Ciências Aeronáuticas, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel.

Orientador: Prof. Orlando Flávio Silva

Palhoça

2018

MÁRIO COSTA DE SÁ

**A IMPORTÂNCIA DO ESTUDO DOS CRIMES AERONÁUTICOS NA FORMAÇÃO
TÉCNICA DE PILOTOS**

Esta monografia foi julgada adequada à obtenção do título de Bacharel em Ciências Aeronáuticas e aprovada em sua forma final pelo Curso de Ciências Aeronáuticas, da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Palhoça, 04 de junho de 2018.

Orientador: Prof. Orlando Flávio Silva

Prof. Marcos Fernando Severo de Oliveira, Esp.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a minha noiva por todo incentivo dispensado durante toda a minha formação aeronáutica, principalmente no tocante a minha graduação.

Aos amigos e colegas que participaram da pesquisa para realização deste trabalho.

RESUMO

Esta pesquisa teve como objetivo geral compreender a importância do estudo dos crimes aeronáuticos para a formação técnica de pilotos no Brasil. Caracteriza-se como uma pesquisa exploratória com procedimento bibliográfico e documental por meio de livros, artigos, reportagens, regulamentos e leis, com abordagem tanto qualitativa quanto quantitativa. Ao finalizar a pesquisa, conclui-se que boa parte dos aviadores que participaram da pesquisa não tiveram instruções sobre a prática de crimes utilizando aeronaves em suas formações. O desconhecimento e a não observância das leis do aeronauta podem causar diversos prejuízos, como perda da aeronave, cassação da habilitação técnica e restrição da liberdade. Por se tratar de aparelhos que são capazes de cumprir grandes distâncias em curtos períodos, se tornam atrativos para a prática de diversos delitos e com isso, é essencial que o operador e comandante tenham conhecimentos das sanções previstas a quem comete crime utilizando este tipo de transporte.

Palavras-chave: Crimes Aeronáuticos. Tráfico de drogas mediante emprego de aeronave. Condução de aeronave sob efeito de drogas. Segurança de Voo. Lei do abate.

ABSTRACT

This research had as general objective to understand the importance of the study of the aeronautical crimes for the technical formation of pilots in Brazil. It is characterized as an exploratory research with bibliographic and documentary procedure through books, articles, reports, regulations and laws, with both qualitative and quantitative approach. At the end of the research, it is concluded that most of the aviators who participated in the research did not have instructions on the practice of crimes using aircraft in their formations. Ignorance and non-observance of the laws of the aeronaut can cause various damages, such as loss of aircraft, disqualification of the technical license and restriction of freedom. Because they are devices that are able to reach great distances in short periods, they become attractive for the practice of several crimes and with this, it is essential that the operator and commander have knowledge of the penalties provided to those who commit crime using this type of transportation.

Key words: Aeronautical Crimes. Trafficking of drugs through use of aircraft. Driving under the influence of drugs. Flight safety. Law of slaughter.

LISTA DE SIGLAS

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANVISA	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
CBAER	Código Brasileiro de Aeronáutica
IATA	Associação de Transporte Aéreo Internacional
ICA	Instrução do Comando da Aeronáutica
IS	Instruções Suplementares
NSCA	Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica
OACI	Organização da Aviação Civil internacional
PC	Piloto Comercial
PP	Piloto Privado
RBAC	Regulamento Brasileiro de Aviação Civil
STF	Supremo Tribunal Federal

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	13
2 CATEGORIZAÇÃO DOS DELITOS AERONÁUTICOS	12
3 ATENTADO CONTRA A SEGURANÇA DO TRANSPORTE AÉREO: ELEMENTOS OBJETIVOS E SUBJETIVOS.	24
4 CONDUÇÃO DE AERONAVE SOB EFEITO DE DROGAS.....	27
5 RELATOS DOS AERONAUTAS DE PORTO VELHO.....	36
5.1 O PERFIL DOS AERONAUTAS DE PORTO VELHO	36
5.2 ANALISANDO O CONHECIMENTO DOS AERONAUTAS DE PORTO VELHO QUANTO AOS CRIMES AERONÁUTICOS.....	38
CONCLUSÃO.....	41
REFERÊNCIAS	43
APÊNDICE A - Questionário de Pesquisa.....	45

1 INTRODUÇÃO

No Brasil, se uma pessoa quer seguir carreira como piloto de aeronaves, ela deve primeiramente dedicar-se à realização do exame teórico de Piloto Privado (PP) realizado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), para o qual não é exigido que o aluno frequente uma escola ou aeroclube. Após aprovação no exame teórico, seguidamente dos exames médicos requisitados por esta agência, o aluno deve realizar 40 horas de voo em aeronave particular ou 35 horas em aeronave de aeroclube credenciado. A segunda etapa trata-se do curso de Piloto Comercial (PC) e, para que o aluno possa realizar o exame junto à ANAC, é obrigatório a realização de curso teórico, que é oferecido por escolas de aviação e aeroclubes. Posteriormente, o aluno deve realizar cerca de 200 horas de voo para obtenção da licença de Piloto Comercial e estará legalmente apto a exercer a profissão de piloto.

De acordo com a ANAC (2017), entre os anos de 2012 a 2016, foram emitidas 7.138 licenças para Piloto Comercial de avião. Estes profissionais durante a execução do seu ofício, ficam responsáveis por dezenas de vidas, operando um aparelho avaliado em milhões de dólares e até mesmo transportando cargas extremamente valiosas. Visando preparar os profissionais para tamanha responsabilidade, a formação técnica de pilotos foca-se em disciplinas como meteorologia, teoria de voo e conhecimentos técnicos. Neste trabalho, parte-se do pressuposto de que na formação destes profissionais, há competências que são insuficientemente trabalhadas, como, por exemplo, o Direito Aeronáutico.

O Direito Aeronáutico consiste em um ramo do direito que visa o estudo sistematizado das “[...] relações jurídicas vinculadas com a navegação aérea, o transporte aéreo doméstico e internacional e a aviação civil em geral” (FAVORITO, 2015).

De acordo com Silva (2017, p. 7):

A utilidade do conhecimento do Direito Aeronáutico não reside apenas na proficiência exigida pela Autoridade Aeronáutica no desempenho das funções, mas também porque tem a vantagem de proporcionar segurança ao operador aéreo, no trato com os numerosos diplomas normativos que regulam a aviação civil.

Portanto, considerando a amplitude dos temas pertinentes à aviação abrangidos pelas normas aéreas brasileiras o estudo sistematizado do Direito Aeronáutico torna-se imprescindível.

O Direito Aeronáutico no Brasil é regido pelas Convenções, Tratados e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986) e legislações complementares.

Os tratados mais importantes para o Direito Aeronáutico são o Sistema de Varsóvia, a Convenção da Aviação Civil de Chicago de 1944, e Convenção de Roma 1933.

De acordo com Silva (2017), o Tratado de Varsóvia, o qual a designação completa é *Convenção Para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional*, que posteriormente foi modificado por outras convenções, foi responsável, por exemplo, pela padronização de documentos emitidos pelas empresas aéreas, pela limitação de valores nos casos de indenizações e pela determinação da nulidade de cláusulas contratuais que isenta o transportador de suas obrigações previstas nessa convenção.

Sobre a Convenção da Aviação Civil de Chicago de 1944, conhecida também como Convenção da Aviação Civil Internacional, este mesmo autor discorre que essa convenção versa vários tópicos que abrangem a atividade aérea, de aeronaves, registros, documentos, até segurança de voo. Consumada em dezembro de 1944 e estabelecida no Brasil em maio de 1945. É a convenção de maior importância que ainda está em vigor.

A principal finalidade da convenção de Chicago foi a padronização dos sistemas que envolvem a prática aérea, trazendo maior segurança, eficiência e regularidade para aviação mundial, visto que os tripulantes podem cruzar diversas localidades, culturas e costumes diferentes em poucas horas.

A convenção é composta por 96 artigos segmentados em 21 capítulos e reunidos em quatro partes que tratam sobre princípios gerais, criação da Organização da Aviação Civil internacional (OACI), que atualmente, em conjunto com a Associação de Transporte Aéreo Internacional (IATA), formam os órgãos máximos da aviação civil a nível internacional. Na terceira parte da convenção trata-se sobre o transporte aéreo internacional e seus procedimentos e na última parte aborda-se sobre os anexos à Convenção, que são normas, procedimentos e práticas recomendadas para o cumprimento das finalidades da Convenção de Chicago.

Este autor expõe também sobre as Convenções de Roma, que consubstanciou as normas relacionadas ao sequestro preventivo de aeronaves, abordou sobre os danos acarretados a terceiros por uma aeronave bem como sobre a responsabilidade objetiva, que é o dever de indenizar, livre de culpa ou dolo.

Conforme a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, compete exclusivamente à União legislar sobre o Direito Aeronáutico, diante dessa normativa, a União promulgou a lei que aborda sobre a atividade aérea civil, o Código Brasileiro de Aeronáutica, e que atualmente está em andamento o projeto de Lei 258/2016 que institui um novo Código.

Essa normatização é obra do órgão executivo especializado, conhecido como Autoridade Aeronáutica Civil, na atualidade exercida pela ANAC.

Esse código é a lei de maior importância para a aviação civil, ele discorre sobre as regras gerais do Direito Aeronáutico pátrio e estrangeiro. O §3º do artigo 1º, deste código cita: “a legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica”.

Desde a constituição da ANAC, em 2005, essas normas são feitas na maneira de RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil e ISs (Instruções Suplementares).

No §2º do art. 1 menciona: “este Código se aplica a nacionais e estrangeiros, em todo o Território Nacional, assim como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade”. Isto é, as normas consignadas no CBAER são aplicadas tanto aos brasileiros quanto aos estrangeiros que alcançam a fronteira do Brasil, assim como brasileiros no estrangeiro. Para fins penais, tratando-se de aeronaves militares, de natureza pública ou a serviço do governo brasileiro, essa norma não é aplicada, pois, entende-se como extensão do território nacional onde quer que esteja.

Entretanto, o artigo 9º do CBAER estabelece que os eventos ocorridos com aeronaves, como por exemplo, salvamento, abalroamento e assistência são conduzidas pelo lugar onde ocorrerem, não obstante, as investigações serão pertencentes ao país de matrícula da aeronave.

Dentro do Direito Aeronáutico, interessa-nos nessa pesquisa, especificamente os crimes aeronáuticos. Segundo Honorato (2017, p.7)

Os delitos aeronáuticos, em sentido lato, não possuem uma autonomia didática a ponto de estruturarem uma disciplina acadêmica, porém seu estudo especializado é salutar, pois permite uma correta identificação dos aspectos objetivos e normativos desses tipos penais e, além disso, uma fiel análise dos elementos subjetivos que rondam os delitos aeronáuticos, maior desafio para a cognição judicial, especialmente quando a questão de fundo se relaciona a um acidente aéreo.

Considerando o exposto acima, questiona-se: como se dá a formação técnica de aviadores no Brasil no que diz respeito aos crimes aeronáuticos? Isto é, como se tem dado a instrumentalização dos futuros pilotos no que tange as questões legais da aviação?

Neste sentido, esta pesquisa visa de maneira geral compreender a importância do estudo do Direito Aeronáutico na formação técnica de aviadores no Brasil e de modo específico objetiva: a) analisar as determinações da ANAC quanto ao currículo mínimo dos cursos técnicos para pilotos; b) explanar sobre o Direito Aeronáutico; c) discorrer sobre as

infrações imputáveis aos aeronautas; d) verificar se o desconhecimento sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica influencia na incidência das infrações por aeronautas.

Esta pesquisa justifica-se considerando a crescente frota aeronáutica e a constante emissão de licenças pela ANAC que torna necessário a análise da formação destes profissionais em diversos aspectos. Neste trabalho será analisado e estudado o Direito Aeronáutico do ponto de vista do pessoal da aviação civil e também os principais tipos de infrações previstas para esses profissionais. Tratar-se-á sobre a importância do estudo por parte do Aviador dos diversos tipos de crimes, visto que, muitas vezes, são ignorados para obtenção de licenças para a prática da atividade aérea.

2 CATEGORIZAÇÃO DOS DELITOS AERONÁUTICOS

Conforme Honorato (2016), as transgressões pertencentes ao ramo aeronáutico, podem ser classificadas em duas categorias, que são: crimes propriamente aeronáuticos e crimes impropriamente aeronáuticos. Os crimes propriamente aeronáuticos são práticas específicas que se destinam a proteger bens jurídicos intrínsecos da atividade aérea, como por exemplo, as comunicações, o desempenho da aeronave, a manutenção, o peso e balanceamento, o planejamento do voo, a meteorologia, o cumprimento de normas operacionais e etc.

Em contrapartida os crimes impropriamente aeronáuticos são comportamentos caracterizados em delitos comuns que são relacionados à aviação, mas são ações delitivas que lidam com aeronaves como artifício ou determinados crimes que se consumam ao decorrer do voo, sem afetar a segurança da aeronave.

Nos casos abaixo há julgados de pilotos que respondem pelo crime de atentado contra a segurança de transporte aéreo, no primeiro caso na modalidade culposa pelo fato de os pilotos terem desligado o aparelho emissor-receptor que responde automaticamente a uma mensagem de identificação (transponder), agindo assim por imperícia, e no segundo caso, o piloto responde na modalidade de dolo eventual por ter assumido o risco da manobra de trafegar na contramão, expondo ao risco as demais aeronaves.

RECURSO ESPECIAL DO MPF E DA DEFESA. PENAL E PROCESSUAL PENAL. ATENTADO CONTRA A SEGURANÇA DE TRANSPORTE AÉREO. ALEGADA VIOLAÇÃO A ARTIGOS DA LEI FEDERAL. CRITÉRIO DE APRECIÇÃO E VALORAÇÃO DA PROVA. REVISÃO. IMPOSSIBILIDADE. SÚMULA N.º 07 DO STJ. MAJORAÇÃO DA PENA-BASE. FUNDAMENTAÇÃO EM ELEMENTOS CONCRETOS E IDÔNEOS. AUSÊNCIA DE ILEGALIDADE. SUBSTITUIÇÃO DA PENA PRIVATIVA DE LIBERDADE POR RESTRITIVAS DE DIREITOS. IMPOSSIBILIDADE. PRESENÇA DE CIRCUNSTÂNCIAS JUDICIAIS DESFAVORÁVEIS. INTELIGÊNCIA DO ART. 44, INCISO III, DO CP. INCIDÊNCIA DE CAUSA DE AUMENTO DO § 4.º DO ART. 121 DO CP. EXISTÊNCIA DE CIRCUNSTÂNCIA DISTINTA DA JÁ CONSIDERADA PARA CONFIGURAÇÃO DO TIPO CULPOSO. AUSÊNCIA DE BIS IN IDEM. RECURSOS ESPECIAIS DESPROVIDOS.

1. O caso dos autos é reconhecidamente um dos maiores e trágicos acidentes aéreos ocorrido no país. Em 29 de setembro de 2006, 154 pessoas perderam suas vidas quando o avião Boeing/737-800, da companhia Gol Transportes Aéreos S/A, colidiu em vôo, sob o céu do Estado de Mato Grosso, com o jato Embraer/Legacy 600, prefixo N600XL. As duas aeronaves mantinham a mesma altitude (37.000 pés), e voavam em sentidos opostos, em pleno espaço aéreo controlado pelo ACC-BS (Centro de Controle de Área de Brasília), sediado no CINDACTA-I (Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo), nesta Capital. O processo foi cindido em relação aos controladores de voo envolvidos no episódio.

2. Os pilotos foram condenados por concorrerem para o acidente, em apertada síntese, porque, por imperícia, desligaram o transponder, que assim Documento: 48640946 - Despacho / Decisão - Site certificado - DJe: 11/06/2015 Página 1 de 4 Superior Tribunal de Justiça permaneceu por cerca de 1 hora (e só foi religado momentos depois da colisão), e, por negligência, deixaram de manter constante observação dos instrumentos, sobretudo o funcionamento do TCAS – Traffic Collision Avoidance System (sistema anticolisão de tráfego).
3. O acórdão recorrido se valeu do desvalor da culpabilidade e das circunstâncias do crime , retirando do cálculo da pena-base a aferição das consequências . Quanto a estas, o voto-condutor do julgado fez constar que "as consequências , muito embora gravíssimas, com a morte das 154 pessoas que se encontravam a bordo do voo 1907 da empresa GOL, não serão consideradas para fixação da pena-base além do mínimo, porque já integram a qualificadora [rectius, causa de aumento] do delito."
4. O desvalor da culpabilidade está assentado, essencialmente, no exagerado tempo de duração da conduta imperita e negligente, ambas com elevado grau de reprovabilidade por se tratar de inobservância de procedimentos elementares na aviação.
5. Ao tratar das circunstâncias do crime , o acórdão recorrido pôs em destaque o elevado disparate entre o alto grau de preparação dos pilotos, bastante experientes, um deles, aliás, instrutor de voo, e a conduta imperita e negligente. Enfatizou o acórdão que "diante de sua comprovada capacidade profissional, é inaceitável que tivesse comportamento diametralmente oposto na ocasião do acidente, tal como um amador. Mais grave ainda, não estava sozinho. Errou em dupla. Expôs o espaço aéreo a sua volta a um perigo desnecessário, causando a queda do vôo 1907 da empresa GOL".
6. Não se constata desproporcionalidade flagrante que autorize a ingerência do Superior Tribunal de Justiça na individualização da pena estabelecida pela Corte Regional. Com efeito, a partir da pena abstratamente cominada para o crime (de 1 a 3 anos), a pena-base foi fixada em 1 (um) ano e 9 (nove) meses, ou seja, em patamar praticamente intermediário, em razão do desvalor de duas entre oito circunstâncias judiciais. Nada desarrazoado, considerando o estreito limite da cominação legal para o delito em questão
7. Também não prospera a insurgência ministerial no sentido de valorar na primeira fase da dosimetria da pena as consequências do delito. De fato, o resultado morte figura no crime em tela como causa de aumento e, portanto, deve ser considerado na terceira fase da dosimetria da pena, em estrita observância do sistema trifásico consagrado no art. 68 do Código Penal, sendo vedada a dupla valoração.
8. A alegação da Defesa de que houve má apreciação das provas revela, indistintamente, a pretensão de rediscutir o acervo probatório carreado aos autos, de modo a reformar a conclusão a que chegaram as instâncias ordinárias, o que, como é sabido, não se coaduna com a via eleita, a teor do verbete sumular n.º 07 desta Corte.
9. Não se sustenta a alegação de falta de fundamentação na elevação da pena-base, uma vez que o acórdão recorrido bem considerou em desfavor dos Recorrentes a culpabilidade e as circunstâncias do crime , com elementos concretos e idôneos a ensejar o aumento implementado, de forma fundamentada, notadamente a condição pessoal de expertise dos pilotos e o alto grau de reprovabilidade de suas condutas displicentes, as quais acarretaram um dos maiores acidentes aéreos do país. Documento: 48640946 - Despacho / Decisão - Site certificado - DJe: 11/06/2015 Página 2 de 4 Superior Tribunal de Justiça
10. E, em razão justamente das circunstâncias judiciais desfavoráveis, a Corte Regional denegou a substituição da pena privativa de liberdade por restritiva de direitos, o que fez dentro da mais absoluta legalidade, a teor do art. 44, inciso III, do Código Penal.
11. Não há o alegado bis in idem pelo aumento implementado com base no § 4.º do art. 121 do Código Penal, uma vez que se constata circunstâncias distintas, uma para configurar a majorante, outra para o reconhecimento do próprio tipo culposos.
12. No caso, a principal conduta culposa dos pilotos resume-se a não promoverem o devido monitoramento dos instrumentos de bordo da aeronave. O desligamento do transponder, por sua vez, em pleno voo por instrumento em espaço aéreo controlado,

submetido a rígidas regras da aviação, surge como uma circunstância que, de fato, agrava a conduta culposa, merecendo, pois, maior reprovabilidade, passível de enquadramento justo na causa de aumento do § 4.º do art. 121 do Código Penal. Não só foram negligentes (conduta negativa, ausência de ação), mas também imperitos no manuseio do transponder, equipamento de altíssima relevância para o voo proposto, que, se não tivesse sido desligado, teria indicado, com acuidade, a altitude e direção da aeronave tanto para o ACC-BS como para a outra aeronave que se aproximava. Se o transponder estivesse ligado, poderia ter ensejado uma reação do controlador de voo do setor (a tela radar mostraria em evidência os aviões em rumo de colisão), ou dos pilotos da outra aeronave acidentada ou dos próprios pilotos do legacy, já que o TCAS poderia ter indicado a colisão iminente, sugerindo manobras evasivas.

13. Recursos especiais desprovidos" (fls. 5.928/5.930).

PENAL. APELAÇÃO CRIMINAL. ART. 261 DO CP. ATENTADO CONTRA A SEGURANÇA DO TRANSPORTE AÉREO. ABSOLVIÇÃO PARCIAL. IMPOSSIBILIDADE DE CONDENAÇÃO TÃO SOMENTE COM BASE NAS PROVAS OBTIDAS NO INQUÉRITO POLICIAL. MANUTENÇÃO DA CONDENAÇÃO EM RELAÇÃO A CONDUTA DO APELANTE EM TRAFEGAR NA CONTRAMÃO DURANTE POUSO EM AERoclUBE. DOLO EVENTUAL CONFIGURADO.

1. Segundo o escóli do de Paulo José da Costa Júnior (Comentários ao Código Penal. São Paulo: Saraiva, 2000, p. 830-831), o crime do artigo 261 do CP (atentado contra a segurança do transporte aéreo), consuma-se por qualquer meio idôneo, comissivo ou omissivo, desde que exponha a perigo a embarcação ou aeronave, acha-se abrangido na expressão normativa (abaloamento ou colisão, inutilização de sinais orientadores, remoção de boias, falsos faróis ou avisos, brecha em embarcação, danificação de ancoradouro ou embarcadouro etc.).

2. Não é possível exarar uma condenação criminal, com possibilidade de imposição de pena privativa de liberdade, tão somente a partir de provas colhidas na fase investigatória, consoante preclara redação do artigo 155 do CPP. Reformada a sentença somente em relação aos fatos que não foram presenciados pela única testemunha da acusação.

3. Mantida a condenação apenas em relação à imputação de trafegar na contramão durante o pouso em aeroclube, obrigando outras três aeronaves a realizarem manobras evasivas para evitar a colisão, pois o réu assumiu o risco pelo resultado de sua manobra, agindo, pois, com dolo eventual de colocar em perigo os demais aviões para atingir o seu objetivo, especialmente quando admitiu que a suspeita de falha do motor não se confirmou e que não recebeu qualquer contato pelo rádio das demais aeronaves tolerando a manobra deflagrada após o seu suposto aviso de que precisava aterrisar em razão da pane mecânica jamais comprovada. (fls. 332)

Com o advento do avião entre 1906 e 1914, surgiram também várias novas vertentes para cometimentos de crimes com a utilização desse aparelho.

Em 1932, o pioneiro na aviação, Alberto Santos Dumont, encontrava-se em profunda depressão por saber que sua invenção era usada para fins bélicos. Naquele mesmo ano, em meio a uma guerra civil na cidade de São Paulo, Santos Dumont ouviu bombardeios, vindos de aviões, próximos ao hotel em que estava, e aproveitando a ausência de seu sobrinho, cometeu suicídio aos 59 anos de idade, enforcando-se com uma gravata (HOFFMAN, 2010).

Os crimes aeronáuticos não contêm uma ciência universitária, contudo, o estudo destes proporcionam um reconhecimento preciso das particularidades desses tipos penais.

A pesquisa dos crimes aeronáuticos demanda um estudo minucioso dos crimes de perigo, posto que a segurança na aviação comercial abriga uma abordagem especial da norma penal, uma vez que o cometimento dessas infrações não requer a produção de um resultado material.

O crime material ou de resultado descreve a conduta cujo resultado integra o próprio tipo penal, isto é, para a sua consumação é indispensável a produção de um resultado separado do comportamento que o precede. O fato típico se compõe da conduta humana e da modificação do mundo exterior por ela operada. O resultado material que integra a descrição típica pode ser tanto de dano como de perigo concreto para o bem jurídico protegido. A não ocorrência do resultado caracteriza a tentativa. (BITENCOURT, 2015, p. 597).

O bem jurídico “vida” detém uma excessiva significação social e é de grande fragilidade perante danos fortuitos. Assim sendo, a exposição ao perigo para a vida ou saúde de outrem tipifica infração penal, com a finalidade de proporcionar maior defesa à vida (HONORATO, 2016). Este bem jurídico é tutelado pelo Código Penal da seguinte forma:

Art. 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.

No art. 261 do referido código há um especial resguardo para a atividade aérea, preconizando que:

Art. 261 - Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea:
Pena - reclusão, de dois a cinco anos.
Sinistro em transporte marítimo, fluvial ou aéreo
§ 1º - Se do fato resulta naufrágio, submersão ou encalhe de embarcação ou a queda ou destruição de aeronave:
Pena - reclusão, de quatro a doze anos.
Prática do crime com o fim de lucro
§ 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.
Modalidade culposa
§ 3º - No caso de culpa, se ocorre o sinistro:
Pena - detenção, de seis meses a dois anos.

Portanto, tem-se que a mera exposição das aeronaves à perigo pode ser punida com reclusão de dois a cinco anos e esta penalidade pode ser aumentada se do ato resultar a queda ou destruição da aeronave (reclusão de quatro a doze anos) e acrescenta-se o pagamento de multa caso o crime tenha sido praticado com finalidade lucrativa. A penalidade

é inferior (seis meses a dois anos) caso o crime tenha ocorrido de forma culposa e dele resultar dano ou destruição da aeronave.

A segurança do transporte aéreo obteve do legislador uma atenção cuidadosa ao penalizar atitudes e omissões de ameaça contra o transporte aéreo e não apenas nas ocasiões em que há um sinistro material às práticas aéreas. De acordo com Honorato (2016, p. 09), a legislação brasileira “[...] considera como crime não apenas o dano ao bem jurídico, mas a sua simples inserção em situação de perigo e, nesse universo, inserem-se muitos dos crimes aeronáuticos”. Exemplo disso é o desprovemento de recursos em Habeas Corpus diante de ação penal de crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo.

Superior Tribunal de Justiça STJ - RECURSO ORDINARIO EM HABEAS CORPUS: RHC 54161 AM 2014/0318549-1
PROCESSUAL PENAL E PENAL. RECURSO EM HABEAS CORPUS. CRIME DE ATENTADO CONTRA A SEGURANÇA DO TRANSPORTE AÉREO. FUMAR NO BANHEIRO DO AVIÃO. TRANCAMENTO DA AÇÃO PENAL. ATIPICIDADE. AUSÊNCIA DE DOLO. REEXAME DE PROVAS. RECURSO IMPROVIDO.

1. O trancamento da ação penal por meio do habeas corpus só é cabível quando houver comprovação, de plano, da ausência de justa causa, seja em razão da atipicidade da conduta, seja da ausência de indícios de autoria e materialidade delitivas, ou ainda da incidência de causa de extinção da punibilidade.
2. O Tribunal de origem concluiu que não é possível, sem a devida instrução processual, verificar se o paciente tinha o propósito de gerar perigo à aeronave (dolo específico) ou se assumiu o risco de produzi-lo (dolo eventual) ou, ainda, se, meramente, acreditava na impossibilidade de um dano maior (culpa consciente).
3. De fato, a alegação de ausência de dolo e de atipicidade da conduta são matérias que demandam dilação probatória e devem ser enfrentadas no decorrer da ação penal, tendo em vista a incompatibilidade da análise das provas com a via estreita do habeas corpus.
4. Recurso em habeas corpus improvido.

O crime de atentado contra a segurança de transporte aéreo estrutura uma base primordial para o estudo de ocorrências criminosas que abrangem a atividade aérea, pois é o tipo penal basilar que sustenta a segurança da aviação.

Retomando ao art. 261 do Código Penal, temos que a lei penal brasileira garante a segurança das aeronaves e da navegação aérea de modo que incidentes como lesão e óbito de pessoas são julgados como crimes culposos. Segundo o art. 18, II, do Código Penal, crime culposo, é o delito decorrente do descumprimento da prudência necessária por parte do agente que não pretende o resultado típico do crime, contudo dá causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.

Na Lei nº 11.343 de agosto de 2006, que institui o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas – Sisnad e define crimes e outras especificações relacionadas ao tráfico

ilícito de drogas, no art. 39 aborda-se a condução de aeronave após o consumo de drogas, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem. Esse artigo apresenta, portanto, mais um tipo de crime propriamente aeronáutico, que se destina à proteção da segurança aérea.

Para Honorato (2016), os delitos que não estão ligados diretamente à segurança da aviação, como homicídio e lesão corporal, são delitos que devem ser considerados como imprópriamente aeronáuticos, pois estes fatos não estão necessariamente ligados à segurança da aeronave.

No caso de morte ou lesão corporal em transporte aeromédico clandestino, tais ocorrências poderão ser tratadas como crimes independentes, visto que a segurança de voo não é afetada, somente a saúde do enfermo quando exposto a circunstâncias de saúde inadequadas.

Honorato (2016) cita também o crime de falsidade ideológica – previsto no art. 299 do Código Penal – por meio da apresentação do plano de voo com dados adulterados. Considera-se o plano de voo como documento particular a ser apresentado a um serviço público. Pode ocorrer quando um piloto declara em seu plano de voo que irá para determinado aeródromo regular quando na realidade irá pousar em uma pista não registrada, ou até mesmo omitir que decolou de uma pista clandestina ao afirmar que o procedimento se deu de uma pista autorizada.

Art. 299 - Omitir, em documento público ou particular, declaração que dele devia constar, ou nele inserir ou fazer inserir declaração falsa ou diversa da que devia ser escrita, com o fim de prejudicar direito, criar obrigação ou alterar a verdade sobre fato juridicamente relevante:

Pena - reclusão, de um a cinco anos, e multa, se o documento é público, e reclusão de um a três anos, e multa, se o documento é particular.

Ainda de acordo com este doutrinador, outro tipo de crime imprópriamente aeronáutico e que provavelmente seja um dos mais frequentes cometidos na aviação é o crime de tráfico de drogas mediante emprego de aeronaves, previsto no art. 33 da Lei 11.343/06, nas modalidades de guardar e transportar drogas. Esse crime se consuma no momento em que o piloto ou operador da aeronave, recebe a droga e a guarda na aeronave, na categoria de guardar a droga.

Art. 33. Importar, exportar, remeter, preparar, produzir, fabricar, adquirir, vender, expor à venda, oferecer, ter em depósito, transportar, trazer consigo, guardar, prescrever, ministrar, entregar a consumo ou fornecer drogas, ainda que gratuitamente, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar:

Pena - reclusão de 5 (cinco) a 15 (quinze) anos e pagamento de 500 (quinhentos) a 1.500 (mil e quinhentos) dias-multa.

Verifica-se que os legisladores atribuíram a este delito a pena de reclusão de cinco a quinze anos por considerar extremamente grave a prática deste.

O art. 166, §1º do Código Brasileiro Aeronáutico estabelece que:

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.
§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

Portanto, mediante este normativo, tem-se que o comandante da aeronave tem responsabilidade sobre todos os materiais embarcados. Entretanto, a jurisprudência tem compreendido que para demonstração da consciência por parte do comandante que está cometendo o delito, se faz necessário a presença de termos acessórios, como, por exemplo, alta remuneração para realização do voo, pistas clandestinas envolvidas, voo realizado sem plano de voo e etc.

Nesses casos, a aeronave é usada apenas como meio para realização do crime, e não há resultados diretos para esfera aeronáutica, a não ser quando envolver a realização sem o devido plano de voo ou outra consequência civil.

3 ATENTADO CONTRA A SEGURANÇA DO TRANSPORTE AÉREO: ELEMENTOS OBJETIVOS E SUBJETIVOS.

Na parte inicial do art. 261 do código penal - “Art. 261 - Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea: Pena - reclusão, de dois a cinco anos.” - há uma restrição da aplicabilidade material, dado que criminaliza somente as condutas que põem em risco as aeronaves.

Há diversas definições para “aeronave”. No Dicionário Online de Português há a definição de “nome genérico dos aviões, dirigíveis e todos os aparelhos voadores”, para ANAC, acham-se definições como: “dispositivo que é usado ou que se pretenda usar para voar na atmosfera, capaz de transportar pessoas e/ou coisas”, como também: “bem móvel que possui as características de ser manobrável em voo, de sustentar-se e circular no espaço aéreo, mediante reações aerodinâmicas, e capaz de transportar pessoas e cargas” e na ICA 100-37 está definido como “qualquer aparelho que possa sustentar-se na atmosfera a partir de reações do ar que não sejam as reações do ar contra a superfície da terra” e várias outras conceituações podem ser encontradas.

Para Honorato (2016) a exata definição possui importante consequência para o direito penal e processual penal, já que, a depender do tipo de máquina voadora que é exposta ao risco, o tipo penal pode ser modificado assim como a pena atribuída.

Para solucionar este problema, considera-se o conceito previsto no art. 106 do Código Brasileiro de Aeronáutica, conceito que será usado pelo aplicador da lei sem a possibilidade de ser ampliado: “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”. Com essa definição é incontestável a função de aeronave, que é a capacidade de transportar coisas ou pessoas. Excluindo assim os aeromodelos e as demais máquinas voadoras de cunho desportivo.

Artigo auxiliar nas relações de condutas de perigo na aviação é o art. 132 do Código Penal, que descreve os casos em que a aeronave é submetida a perigo sem que esteja sendo utilizada para o transporte:

Perigo para a vida ou saúde de outrem
Art. 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.

Como, por exemplo, nos casos em que a aeronave é aproveitada para prestação de serviço aéreo especializado no fomento ou proteção da agricultura em geral sem que seja devidamente homologada para execução desse serviço.

A operação torna-se perigosa, pois não há equipamentos homologados na aeronave para execução do serviço e o voo agrícola é um tipo de voo que provoca elevadas cargas dinâmicas em função das curvas acentuadas e demais manobras de voo.

De acordo com Honorato (2016), neste caso, o operador da aeronave irá responder pelo delito tipificado no art. 132 e não no art. 261, posto que, apesar da aeronave estar sendo exposta ao perigo, a utilização não é voltada para o transporte aéreo coletivo.

O art. 132 do Código Penal também é utilizado para punir aqueles empregadores que utilizam veículos perigosos para a condução de seus empregados, como, por exemplo, os trabalhadores de garimpos que muitas vezes são transportados em aeronaves precárias, inapropriadas e acompanhados de materiais inflamáveis. Contudo, para caracterizar este tipo penal, é necessário que ocorra em aeronaves privadas e com no máximo dois passageiros, se for acima disso, o crime será tipificado pelo artigo 261 do código Penal, por representar transporte coletivo, que ocorre quando há três ou mais pessoas.

Quanto aos elementos subjetivos, o crime tipificado no art. 261 do Código Penal assenta condutas dolosas, culposas e preterdolosas. Capez (2017, p.138) explicita que:

Não existindo vontade, no caso da coação física (emprego de força bruta), dos reflexos (uma pessoa repentinamente levanta o braço, em movimento reflexo, e tinge o nariz de quem a assustou), ou ainda nas hipóteses de caso fortuito ou força maior, não há que se falar em crime; se o agente pratica uma conduta voluntária e finalística, mas produz um resultado não querido, ante a quebra de um dever objetivo de cuidado ocorre o crime culposos; e se a conduta consciente e voluntária produz um resultado coincidente com a finalidade que dirigiu o ato, o crime será doloso; quanto ao crime preterdoloso, trata-se de um misto entre a conduta dolosa com resultado doloso e conduta voluntária com resultado culposos.

No caso de condutas dolosas, o elemento subjetivo é relacionado ao delito de atentado contra a segurança do transporte aéreo que progride como dolo de perigo, comportando também a forma de dolo eventual, que é a forma mais frequente. Para Capez (2012) o dolo eventual caracteriza-se quando o agente não quer diretamente produzir o resultado, mas aceita o risco de produzir.

Honorato (2016) cita como exemplo de dolo eventual o revendedor de combustível que adultera o combustível com a finalidade de obter maior lucro e tem

conhecimento de que submete a aeronave a perigo. Apesar de o vendedor não desejar que ocorra algum acidente com a aeronave envolvida, é contingente que venha a ocorrer devido ao combustível adulterado.

Na hipótese de exposição de aeronave a perigo por culpa do agente, é o caso mais verídico de acidente aeronáutico, pois é o cenário onde a ação ou omissão gera um resultado não intencional.

Ainda de acordo com Honorato (2016), o crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo culposo só é tipificado caso ocorra sinistro aéreo. Em concordância com decisão do Tribunal Regional Federal da 1ª Região:

Processo Rccr 9101064126 Rccr - Recurso Criminal - 9101064126 Relator(A) Juiz Nelson Gomes Da Silva Sigla Do Órgão Trfl Órgão Julgador Quarta Turma Fonte Dj Data:03/08/1992 Pagina:22364

Criminal. Artigos 252, 253 e 261, parag. 3, do cp. Crimes na modalidade culposa. Atipicidade

1. O mero transporte, em aeronave, de hidróxido de amônia, não tipifica o crime de uso de gás tóxico ou asfixiante, quer na modalidade dolosa, quer na culposa.
2. Também não ocorre a tipificação do crime contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo previsto no art. 261, do cp, se o agente transportador do gás tóxico ou asfixiante ou substância explosiva não agia com o intuito de colocar em perigo a aeronave. A modalidade culposa desse delito é afastada pela ausência do sinistro.
3. O fato de transportar, sem licença da autoridade competente, substância explosiva ou gás tóxico ou asfixiante, configuraria o crime previsto no art. 253, do CP, se agente transportador tinha consciência do perigo a que expunha os passageiros da aeronave. Não é o fato punível pela modalidade culposa.
4. Recurso improvido

Segundo Honorato (2016), se houver lesão corporal ou óbito em acidente aéreo derivado de exposição culposa de aeronave a perigo, tal conduta será tipificada como delito de lesão corporal ou homicídio culposo. Ou seja, no caso de o agente agir com imperícia, imprudência ou negligência, estando presente também a previsibilidade do resultado e a falta objetiva de cuidado, e causar um sinistro aeronáutico devido a exposição da aeronave ao perigo, tal conduta será tipificada em atentado contra a segurança do transporte aéreo culposo. Tratando-se de atividade aérea, onde muitas vezes o erro humano pode causar danos irreparáveis, se torna um trabalho árduo desassociar condutas culposas do eventual erro humano.

4 CONDUÇÃO DE AERONAVE SOB EFEITO DE DROGAS

Previsto no art. 39 da lei penal extravagante, Lei 11.343, de 23 de agosto de 2006, o crime aeronáutico de condução de aeronave sob efeito de drogas é um tipo penal especial, com sanção de detenção mínima de 6 meses, apreensão da aeronave, cassação da habilitação e multa.

Segundo Honorato (2016), apesar desse tipo penal não ter conexão com a finalidade principal da Lei de Drogas, que são as questões de tráfico de drogas e proteção da saúde pública, tal delito tornou-se especial não só devido ao fato de causar prejuízos à saúde e vida do usuário, mas também por causar danos a terceiros, como no caso de passageiros e moradores que ocupam as áreas sobrevoadas pelas aeronaves.

Art. 39. Conduzir embarcação ou aeronave após o consumo de drogas, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:

Pena – detenção, de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, além da apreensão do veículo, cassação da habilitação respectiva ou proibição de obtê-la, pelo mesmo prazo da pena privativa de liberdade aplicada, e pagamento de 200 (duzentos) a 400 (quatrocentos) dias-multa.

Parágrafo único. As penas de prisão e multa, aplicadas cumulativamente com as demais, serão de 4 (quatro) a 6 (seis) anos e de 400 (quatrocentos) a 600 (seiscentos) dias-multa, se o veículo referido no caput deste artigo for de transporte coletivo de passageiros.

Silva (2016), cita que o bem jurídico preservado é a incolumidade pública. Isto é, evitar o perigo ou ameaça coletiva que as pessoas possam experimentar em desfavor de seus bens juridicamente protegidos. Significa manter a relação de bem-estar e segurança da saúde, da vida, da integridade física e de bens em face de situações que possam causar danos.

Ainda de acordo com Silva (2016), essa tipificação penal constitui-se em pilotar aeronave depois de o agente consumir drogas.

Para efeito desta Lei, drogas são todas substâncias ou produtos capazes de causar dependência e que estejam relacionados em lei específica ou ato do poder Executivo. Atualmente, essa regulação é feita pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), através da portaria MS/SVS nº 344, de 12 de maio de 1998.

A condução de aeronave após o consumo de álcool colocando em risco os direitos de terceiros não estará configurada no delito do art. 39 dessa lei, visto que o álcool não é considerado droga para fins penais. Sendo assim, o agente que conduzir aeronave após o consumo de álcool, sofrerá as sanções previstas pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 91 da ANAC que proíbem o uso de substâncias psicoativas durante o exercício das atividades ou o exercer as atividades enquanto estiver sob o efeito dessas substâncias – álcool,

drogas, remédios, etc., e poderá responder pelo crime de atentado contra segurança do transporte aéreo, previsto no art. 261 do Código Penal.

Conforme descrito RBAC nº 91 (2015, p. 9):

91.17 Uso de substâncias psicoativas

(a) É vedado a qualquer pessoa cujas atividades decorram de licença, certificado ou autorização de qualquer espécie emitida pela ANAC exercer suas atividades enquanto:

(1) [reservado];

(2) sob efeito de álcool ou fazendo uso de bebida alcoólica;

(3) sob efeito ou fazendo uso de substância psicoativa (conforme definido no RBAC nº 120) que afete, de qualquer maneira contrária à segurança operacional, as faculdades desta pessoa; ou

(4) possuir qualquer concentração de álcool no organismo. A tolerância estará condicionada à margem de erro nominal do aparelho utilizado para medir a concentração, observada a legislação metrológica.

De acordo com Honorato (2016), o comando “conduzir aeronave” empregado no art. 39 da Lei de Drogas, e o fato de o comandante ser o responsável pela operação e segurança da aeronave, conforme descrito no art. 166 do CBA¹, esse tipo penal não isenta o copiloto de exercer funções de condução da aeronave e de responder pela execução deste crime. O que também pode ser entendido no RBAC nº 91 que descreve que “é vedado a qualquer pessoa cujas atividades decorram de licença, certificado ou autorização de qualquer espécie emitida pela ANAC exercer suas atividades enquanto [...]” (2015, p. 9).

Ainda segundo Honorato (2016), os agentes responsáveis pelos serviços de reboque² em operações de *pushback*³ ou reboque das aeronaves para os hangares também podem ser responsabilizados pela condução da aeronave sob efeito de drogas. Isso porque quando esses agentes estão executando seus serviços, são os responsáveis pela movimentação da aeronave em questão, podendo causar um incidente aeronáutico.

Conforme Rodeguero e Branco (2013), incidente aeronáutico é qualquer episódio com uma aeronave que afete ou seja capaz de afetar a segurança da operação. Já a definição de acidente aeronáutico é trazida como uma ocorrência relativa à atividade aérea ocorrida desde o momento em que uma pessoa embarca com o fim de cumprir um voo até o momento que essa pessoa desembarca e que uma das situações citadas a seguir ocorram: a) uma pessoa sofra lesão grave ou faleça como consequência de estar na aeronave; ter contato com

¹ Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

² *Reboque ou tratoramento de aeronave* é qualquer deslocamento de aeronave por meio de equipamento auxiliar, sendo o *pushback* um tipo desta operação. (ANAC, 2012, p. 96)

³ *Pushback* é a operação de deslocamento, por equipamento auxiliar, da aeronave parada até a posição na qual a mesma possa se deslocar por meios próprios. (ANAC, 2012, p. 96)

aeronave, inclusive peças que possam ter se desprendido da mesma ou por ter sido exposta diretamente ao sopro da hélice, ao rotor ou escapamento de jato, ou às suas consequências; b) ocorra uma falha estrutural ou dano na aeronave que afete a resistências estrutural, a sua performance ou características de voo; c) aeronave esteja em local intangível ou ser considerada desaparecida.

A Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) 3-13, explica que “a diferença entre o incidente grave e o acidente está apenas nas consequências”.

Em relação ao tempo da execução do crime, que é tido como “após o consumo de drogas”, Honorato (2016) discorre que para o tipo penal, o momento da pilotagem da aeronave é o que realmente implica para consumir o crime de condução de aeronave sob efeito de drogas. Pois o agente pode ter consumido entorpecentes num período tão distante da realização do voo que ao se apresentar para execução da atividade aérea os efeitos do consumo da droga já não existirão.

Capez (2017) esclarece que basta a condução feita sob efeito de drogas para que o crime esteja configurado, exceto se for demonstrado que há absoluta impossibilidade de dano potencial a incolumidade de outrem.

Honorato (2016) explica que não há a figura culposa no crime de condução de aeronave sob efeitos de drogas, pois o delito é consolidado na vontade consciente de o agente pilotar sob o efeito de drogas. Contudo, se o condutor da aeronave fizer o uso intencional de substância proibida sem que tenha conhecimento da proibição de tal substância pode ocorrer erro de proibição, tornando o fato sem punição ou com pena amenizada. Já o consumo desavisado, quando o condutor da aeronave faz uso de alguma substância sem saber que se tratava de droga, caracteriza erro de tipo, afastando o crime.

Segundo o entendimento de Correia (2017), “o erro de proibição é a falsa percepção do agente sobre o caráter ilícito do seu comportamento, de acordo com um juízo profano [...]”. Conforme as lições de Masson (2011, p. 300), “erro de tipo é a falsa percepção da realidade acerca dos elementos constitutivos do tipo penal”.

Consoante o RBAC nº 120 da ANAC (2014), companhias aéreas, empresas de serviços aéreos especializados, tais como, aeroagrícola, aerolevantamento, aerofotografia e aeropublicidade, são obrigadas a elaborar, executar e manter programa de prevenção ao uso de drogas por suas equipes, contendo programas de prevenção do risco associado ao uso de drogas até a realização de exames toxicológicos.

Honorato (2016) descreve que tais programas não são exigidos àqueles proprietários de aeronaves que exercem a função de piloto, o que torna a situação mais

propícia para a prática de voo sob efeitos de drogas, assim como no caso da aviação agrícola, que apesar de haver a exigência da elaboração de programas de prevenção ao uso de drogas, geralmente, essa atividade é desempenhada em áreas distantes e de difícil acesso onde os pilotos passam vários dias sem supervisão organizacional e operacional.

Em complementação necessita-se serem estudados os artigos 33 e 34 da Lei 11.343, que citam tipos penais que se destinam ao combate ao tráfico de drogas.

Art. 33. Importar, exportar, remeter, preparar, produzir, fabricar, adquirir, vender, expor à venda, oferecer, ter em depósito, transportar, trazer consigo, guardar, prescrever, ministrar, entregar a consumo ou fornecer drogas, ainda que gratuitamente, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar:

Pena - reclusão de 5 (cinco) a 15 (quinze) anos e pagamento de 500 (quinhentos) a 1.500 (mil e quinhentos) dias-multa.

§ 1º Nas mesmas penas incorre quem:

I - importa, exporta, remete, produz, fabrica, adquire, vende, expõe à venda, oferece, fornece, tem em depósito, transporta, traz consigo ou guarda, ainda que gratuitamente, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar, matéria-prima, insumo ou produto químico destinado à preparação de drogas;

Art. 34. Fabricar, adquirir, utilizar, transportar, oferecer, vender, distribuir, entregar a qualquer título, possuir, guardar ou fornecer, ainda que gratuitamente, maquinário, aparelho, instrumento ou qualquer objeto destinado à fabricação, preparação, produção ou transformação de drogas, sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar:

Pena - reclusão, de 3 (três) a 10 (dez) anos, e pagamento de 1.200 (mil e duzentos) a 2.000 (dois mil) dias-multa.

Para fins deste trabalho, serão analisadas as modalidades de “transportar” e “guardar”.

De acordo com Honorato (2016), caracteriza-se transporte qualquer conduta que demande um meio físico-mecânico de deslocamento, como nos casos de automóveis, trens, aeronaves ou qualquer outro tipo de transporte. A atividade de guardar é permanecer em posse em nome de outras pessoas. Já no caso de armazenar é manter em estoque droga que pertença ao agente.

Caso o piloto seja proprietário da droga transportada, além de realizar a conduta de transportar drogas, será configurada também a conduta de importação ou exportação.

Honorato (2016) explica ainda as causas de majorante de um sexto a dois terços cabíveis ao delito de transporte aéreo de drogas. Trata-se da transnacionalidade do tráfico e tráfico entre os Estados.

Tais majorantes incidem sobre o transporte aéreo de drogas por esse possuir peculiaridades que o torna exclusivo e o diferencia dos demais tipos de transporte. Faz-se

especial por possuir altas velocidades, grande alcance, maior dificuldade de identificar, entre outras. Essas características facilitam o transporte de drogas entre os estados e torna o traslado mais atrativo. Deste modo, o piloto que transportar drogas, poderá, eventualmente, ser penalizado com aumento de no mínimo um sexto da pena.

Nos casos em que o piloto possua bons antecedentes, não se dedique a atividades criminosas, não seja integrante de organização criminosa e seja réu primário, poderá ser beneficiado de acordo com o § 4º do art. 33 da Lei de Drogas, que possibilita a redução da pena em um sexto até dois terços, conhecido como tráfico privilegiado. Além dos benefícios descritos, o Supremo Tribunal Federal (STF) declarou inconstitucionalidade a regra que proibia a transformação da pena privativa de liberdade em penas restritivas de direitos. Assim sendo, os pilotos beneficiados de acordo com o tráfico privilegiado, poderão ter suas penas privativas de liberdade modificadas para restritivas de direitos.

Frisa-se ainda que o artigo 33 da referida Lei tipifica não só as condutas relacionadas ao transporte e guarda de drogas, como também o transporte de “matéria-prima, insumo ou produto químico destinado à preparação de drogas” e o artigo 34 expande a tipicidade para o transporte de “maquinário, aparelho, instrumento ou qualquer objeto destinado à fabricação, preparação, produção ou transformação de drogas”

De acordo com explicações de Honorato (2016), este tipo penal tem como elemento subjetivo o dolo genérico, pois não exige que o piloto tenha intuito específico com a droga transportada, como por exemplo a intenção de comercializá-la. Basta que o agente tenha a livre vontade, consciência e intenção de transportar ou guardar a droga na aeronave sem estar amparado pelas autoridades competentes.

O artigo 28 da Lei de Drogas ampara aquele agente que transporta ou guarda drogas para o consumo pessoal.

Art. 28. Quem adquirir, guardar, tiver em depósito, transportar ou trazer consigo, para consumo pessoal, drogas sem autorização ou em desacordo com determinação legal ou regulamentar será submetido às seguintes penas:

- I – advertência sobre os efeitos das drogas;
- II – prestação de serviços à comunidade;
- III – medida educativa de comparecimento a programa ou curso educativo.

Neste caso, trata-se de exceção à regra citada acima. Situação em que será avaliada a quantidade apreendida, o local da apreensão, as condições da apreensão, as circunstâncias sociais e pessoais e a conduta e antecedentes do agente. Consequentemente, no entendimento do STF ao julgar o Recurso Extraordinário 430.105-9-RJ, houve apenas a

despenalização do tipo penal, porém as condutas descritas no art. 28 continuam constituindo crime.

É indispensável lembrar que o art. 166 do CBA trata da responsabilidade do comandante pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal sob condição de que sejam asseguradas as condições de verificar a quantidade e estado das mesmas. Contudo, essa regra não gera efeitos para a seara da imputabilidade penal. Assim, se faz necessário o real conhecimento pelo piloto da aeronave da presença de drogas a bordo da aeronave, caso não seja possível ao piloto constatar tais drogas, estará presente a ausência de dolo em transportar ou guardar.

Não obstante, não é a mera alegação de desconhecimento da droga que irá servir de excludente de tipicidade por ausência de dolo. Serão analisadas também as circunstâncias da operação aérea, como pouso em pistas não homologadas, pistas distantes dos órgãos de fiscalização, decolagem de países suspeitos e demais fatores que possam caracterizar o tráfico de drogas. Neste tipo penal, não há cabimento para alegação da modalidade culposa.

A consecução do crime de transporte de drogas mediante emprego de aeronave se dá no momento com o início do taxiamento da mesma, ou seja, basta o fato de começar a ser transportada. Caso a detenção ocorra antes desse momento, será consumado o delito de guarda, pelo fato do piloto ter a droga em sua aeronave, como possessor.

Em seu artigo 243, parágrafo único, a constituição federal agrega regra para os casos de perda de propriedade em benefício do estado sem a obrigação de prévia e justa indenização. Essa regra explica situações de confisco de bens de valores econômicos em decorrência de tráfico ilícito de drogas e exploração do trabalho escravo.⁴

Art. 243 [...]

Parágrafo único. Parágrafo único. Todo e qualquer bem de valor econômico apreendido em decorrência do tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins e da

⁴ «CNPJ doa a 11 Estados aeronaves apreendidas por tráfico de drogas»

A corregedora Nacional de Justiça, ministra Eliana Calmon, entregou, nesta segunda-feira (30), 16 aeronaves de pequeno porte, apreendidas por tráfico de drogas, para uso compartilhado do Poder Judiciário e das Forças de Segurança Pública de 11 Estados brasileiros.

Segundo o portal G1, Acre, Bahia, Maranhão, Piauí, Paraná, Rondônia e Tocantins receberão um avião cada. Amazonas, Mato Grosso e Pará terão duas aeronaves e o Mato Grosso do Sul, três.

"Mais do que dar utilidade a bens que eram usados pelo crime organizado, a entrega dos aviões inaugura uma nova fonte de gestão", disse Eliana Calmon. Ela falou sobre a importância da parceria entre os órgãos públicos, como Anac, Infraero e Ministério da Justiça, para que as doações fossem concretizadas.

Ainda de acordo com o G1, a entrega das aeronaves faz parte do programa "Espaço Livre" que, além de agilizar a doação de aviões apreendidos pela Justiça, também visa remover dos aeroportos aeronaves que estão paradas e sucateadas, como o caso dos aviões da Vasp, que há anos estavam no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo. "

Disponível em: <<http://revistaepoca.globo.com/Sociedade/noticia/2012/07/cnj-doa-11-estados-aeronaves-apreendidas-por-trafico-de-drogas.html>> Acesso em: 24 abril de 2018.

exploração de trabalho escravo será confiscado e reverterá a fundo especial com destinação específica, na forma da lei.

De acordo com a Lei de Drogas, as aeronaves utilizadas para o transporte de drogas serão apreendidas e ficarão sob subordinação da polícia judiciária. Advindo sentença penal condenatória essas aeronaves serão expropriadas em favor da União.

Art. 62. Os veículos, embarcações, aeronaves e quaisquer outros meios de transporte, os maquinários, utensílios, instrumentos e objetos de qualquer natureza, utilizados para a prática dos crimes definidos nesta Lei, após a sua regular apreensão, ficarão sob custódia da autoridade de polícia judiciária, excetuadas as armas, que serão recolhidas na forma de legislação específica.

Entretanto, Honorato (2016) explica que para o perdimento da aeronave em favor da União não basta apenas que ela seja utilizada como meio de transporte de drogas, é necessário também que o operador ou proprietário tenha conhecimento da conduta ilícita praticada pelo piloto. Já no caso contrário, em que o piloto desconhece a natureza da carga transportada e o proprietário tem total ciência do transporte de carga ilícita, o perdimento da aeronave torna-se ainda mais significativo, posto que a punição irá diretamente ao autor do crime, impossibilitando-o de cometer reincidências. Essa regra é aplicável tanto para o proprietário, quanto ao arrendador ou fretador, pois de acordo com o CBA esses agentes são responsáveis pela aeronave e sua operação.

Em 1998, com a promulgação da Lei 9.614, foram inseridos dois novos parágrafos ao artigo 303 do CBA, que tratam de regras para ações de detenção de aeronaves.

Art. 303. A aeronave poderá ser detida por autoridades aeronáuticas, fazendárias ou da Polícia Federal, nos seguintes casos:

[...]

IV - para verificação de sua carga no caso de restrição legal (artigo 21) ou de porte proibido de equipamento (parágrafo único do artigo 21);

V - para averiguação de ilícito.

§ 1º A autoridade aeronáutica poderá empregar os meios que julgar necessários para compelir a aeronave a efetuar o pouso no aeródromo que lhe for indicado.

§ 2º Esgotados os meios coercitivos legalmente previstos, a aeronave será classificada como hostil, ficando sujeita à medida de destruição, nos casos dos incisos do caput deste artigo e após autorização do Presidente da República ou autoridade por ele delegada.

Consoante exposto por Honorato (2016), os dois novos parágrafos incluíram medidas para destruição de aeronaves que desobedeçam às ordens do controle do espaço aéreo e dos órgãos de defesa. A ação de destruição de aeronave em voo é a última maneira de intervenção com o intuito de parar a ação do piloto, sendo totalmente subsidiária às demais ações e só deve ser colocada em prática nos casos em que os demais atos tenham sido

ineficazes. Segundo o autor, tal regra tem mostrado elevada efetividade pelo fato de intimidar os traficantes de drogas a usar o meio aéreo para a prática do crime, pois, em 2004, o decreto 5.144 ampliou a medida de destruição de aeronaves em voo para os casos em que o aparelho esteja sendo utilizado para o tráfico de drogas.⁵

Art. 1º Este Decreto estabelece os procedimentos a serem seguidos com relação a aeronaves hostis ou suspeitas de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins, levando em conta que estas podem apresentar ameaça à segurança pública.

Art. 2º Para fins deste Decreto, é considerada aeronave suspeita de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins aquela que se enquadre em uma das seguintes situações:

I - adentrar o território nacional, sem Plano de Vôo aprovado, oriunda de regiões reconhecidas fontes de produção ou distribuição de drogas ilícitas; ou

II - omitir aos órgãos de controle de tráfego aéreo informações necessárias à sua identificação, ou não cumprir determinações destes mesmos órgãos, se estiver cumprindo rota presumivelmente utilizada para distribuição de drogas ilícitas.

Art. 3º As aeronaves enquadradas no art. 2º estarão sujeitas às medidas coercitivas de averiguação, intervenção e persuasão, de forma progressiva e sempre que a medida anterior não obtiver êxito, executadas por aeronaves de interceptação, com o objetivo de compelir a aeronave suspeita a efetuar o pouso em aeródromo que lhe for indicado e ser submetida a medidas de controle no solo pelas autoridades policiais federais ou estaduais. [...]

Art. 4º A aeronave suspeita de tráfico de substâncias entorpecentes e drogas afins que não atenda aos procedimentos coercitivos descritos no art. 3º será classificada como aeronave hostil e estará sujeita à medida de destruição.

Em 2014, devido aos jogos do campeonato mundial de futebol, foi sancionado o decreto presidencial nº 8.265 com vigência temporária, entre o período de 12 de junho a 17 de julho daquele ano, que delegou ao comandante da aeronáutica atribuição de autorizar o ato de tiro de destruição contra aeronaves hostis.

⁵ O piloto da aeronave interceptada com 662 kg de cocaína em Goiás, Apoena Índio do Brasil Siqueira Rocha, e o co-piloto, Fabiano Júnior da Silva Tomé, foram condenados por tráfico internacional de drogas e atentado contra a segurança do transporte aéreo. A Justiça Federal determinou também que eles sigam presos. As sentenças são assinadas pelo juiz Manoel Pedro Martins de Castro Filho, que acatou os pedidos do Ministério Público Federal. O magistrado condenou no último dia 12 de janeiro o piloto, que está preso em Goiás, a cumprir 18 anos, 10 meses e 12 dias de reclusão e 1.282 dias-multa. Já a sentença do copiloto, que está detido em Rondônia, foi expedida na terça-feira (16). O juiz o condenou a 20 anos, 9 meses e 22 dias de prisão e 1.476 dias-multa. Além disso, foi decretado que os bens apreendidos em poder dos condenados sejam destinados à União. A aeronave, matrícula PT-III, foi interceptada em 25 de junho de 2017 na zona rural de Jussara, que fica a cerca de 225 km de Goiânia, no noroeste do estado. Na época, a Polícia Federal informou que havia repassado informações sobre o carregamento de cocaína à Força Aérea Brasileira (FAB), que enviou um avião para fazer o acompanhamento da aeronave. A aeronave militar ordenou que o bimotor mudasse a rota e pousasse no Aeródromo de Aragarças, em Goiás. Inicialmente, o piloto obedeceu às ordens, mas ao invés de pousar, desviou o curso.

Com isso, o avião da FAB "executou um tiro de aviso" para fazer a aeronave cumprir as ordens. O órgão esclareceu que o disparo não atingiu nenhuma parte do bimotor. A aeronave então pousou na zona rural de Jussara. Na aterrissagem, a asa da aeronave e a cauda ficaram danificadas.

Em depoimento à PF e em audiência de custódia, o piloto da aeronave informou que receberia R\$ 90 mil pelo transporte da droga. O detido disse ainda que relatou plano de voo falso à FAB, informando que estava fazendo um treinamento saindo de Cuiabá para a Fazenda Tucunaré. O condutor também admitiu à corporação que mentiu sobre plano de voo da volta ao Brasil, ao dizer que saiu da Fazenda Itamarati Norte, arrendada pela Amaggi, empresa da família do ministro da Agricultura Blairo Maggi, no Mato Grosso.

Apesar de afirmar aos policiais que tinha saído da Bolívia, o homem voltou atrás e negou ao juiz que tinha ido ao país vizinho. "Eu jamais arriscaria passar por uma fronteira, com meu código ainda, tanto que fiz questão de realizar o plano de voo pra não oferecer risco nenhum", disse.

O magistrado não acreditou na nova versão do condenado: "As declarações prestadas em juízo se mostraram infundadas, irreais e em nada colaboram para o esclarecimento dos fatos. Por outro lado, a prova testemunhal não deixou qualquer dúvida acerca da materialidade e autoria do tráfico internacional de entorpecentes, restando clara a atuação livre e consciente do acusado para a consecução do crime." Disponível em: <<https://g1.globo.com/go/goias/noticia/piloto-e-copiloto-de-aviao-interceptado-com-662-kg-de-cocaina-sao-condenados-por-trafico-internacional-de-drogas.ghtml>>. Acesso em: 24 abril de 2018.

Devido a Copa do mundo de futebol atrair atenção de toda parte do mundo, se fez necessária a adoção de várias estratégias de segurança, incluindo o decreto da Lei do abate, especialmente para prevenção contra atentados terroristas.

Percebe-se que tal dispositivo possui o condão de proteção da segurança nacional. Aplicado sob os protocolos e tratados dos quais o Brasil faça parte, tais medidas devem ser utilizadas sob a égide de legítima defesa.

5 RELATOS DOS AERONAUTAS DE PORTO VELHO

Com o intuito de conhecer o perfil dos profissionais atuantes residentes no município de Porto Velho/RO, bem como seus conhecimentos acerca do Direito Aeronáutico, realizou-se uma pesquisa qualitativa com esses profissionais. A pesquisa consistiu na aplicação de um questionário contendo 10 perguntas voltadas para o perfil pessoal do piloto e sua formação, visando conhecer a perspectiva dos profissionais desta localidade quanto a essa temática. Foram convidados a participar da pesquisa 45 pilotos da cidade de Porto Velho e desses quantitativo 18 concordaram em participar da pesquisa.

Como critério seletivo dos participantes, optou-se por levar em consideração apenas os pilotos que se encontram em plena atividade da profissão seja na função de comandante, seja na função de copiloto.

O meio utilizado para levantamento dos dados foi o aplicativo multiplataforma de mensagens instantâneas e chamadas de voz para smartphones *WhatsApp Messenger*, optou-se por este recurso em decorrência da inviabilidade de localização pessoal destes profissionais em decorrência das atividades desenvolvidas por eles.

Como forma de preservar a identidade dos participantes os dados coletados serão apresentados com nomes fictícios. Optou-se por utilizar nomes de aviadores de renomes mundial.

5.1 O PERFIL DOS AERONAUTAS DE PORTO VELHO

A parte inicial da pesquisa procurou conhecer o perfil dos profissionais. Os 18 participantes eram do sexo masculino, ou seja, 100% dos agentes. Apesar da crescente emissão de habilitação para o sexo feminino, conforme divulgado recentemente pela Agência Nacional de Aviação Civil (2018), os dados desta pesquisa confirmam a historicidade de que a profissão de aeronauta é predominantemente masculina. Acrescenta-se que até mesmo os demais profissionais contatados e que não se disponibilizaram a participar a pesquisa eram do sexo masculino.

Os agentes com idades entre 20 e 30 anos representaram 39% dos entrevistados, enquanto aqueles com idades entre 31 e 40 totalizaram 44% e entre 41 e 50 anos apenas 17%, não houve a participação de profissionais com idades superiores a 50 anos. Diante disso,

percebe-se que a grande maioria dos entrevistados possuem idade até os 40 anos, tendo ainda longa jornada de exercício de profissão para desempenhar.

Do total dos participantes, 78% atuam como comandantes e apenas 22% como copiloto, o que reforça a importância do conhecimento do Direito Aeronáutico para esses profissionais e a responsabilidade que possuem perante o exercício da profissão.

Quanto ao grau de instrução, apenas oito dos entrevistados possuem ensino superior completo, desses, quatro graduados em Ciências Aeronáuticas e um em Aviação Civil, e os demais são formados em cursos variados. Portanto, constatou-se que 56% dos aeronautas possuem apenas o ensino médio completo.

No que diz respeito ao período de formação, a grande maioria – 61% dos participantes – teve suas formações no período entre 2010 e 2013, o que demonstra que são profissionais formados com base em teorias relativamente atuais.

Outro dado que se pôde constatar é que 39% dos entrevistados realizaram suas formações de Piloto Comercial no estado de São Paulo. Os demais dividiram a formação entre os estados de Minas Gerais (11%), Goiás (11%), Rio de Janeiro (11%), Paraná (18%) e Rio Grande do Sul (10%).

5.2 ANALISANDO O CONHECIMENTO DOS AERONAUTAS DE PORTO VELHO QUANTO AOS CRIMES AERONÁUTICOS

Após o levantamento do perfil dos aeronautas de Porto Velho, buscou-se conhecer a relação dos profissionais com o Direito Aeronáutico nas suas formações e nas suas práticas.

Questionou-se inicialmente, se eles estudaram sobre o Direito Aeronáutico nas suas formações. Constatou-se que 83% dos entrevistados estudaram pelo menos de modo superficial sobre o Direito Aeronáutico em suas formações. Destaca-se que dos 04 participantes que responderam que não obtiveram conhecimentos sobre esta temática nas suas formações, todos eles são pilotos comerciais há menos de 07 anos, nos mostrando que apesar da formação relativamente recente, os conteúdos apreendidos estão defasados.

De acordo com os manuais de cursos da ANAC (1991), há a exigência do estudo sobre Direito Aeronáutico somente para certificação de piloto de linha área, entretanto analisando as disciplinas obrigatórias no curso de piloto comercial (ANAC, 1990), também é possível verificar a existência de conteúdo de Direito Aeronáutico de forma indireta.

Indagados sobre já terem recorrido ao Código Brasileiro de Aeronáutica nas suas práticas profissionais, 55% responderam que já se utilizaram deste normativo e 45% disseram que nunca sentiram necessidade de consultar o CBAER. Pareando estes dados com outras informações da pesquisa, temos que profissionais que atuam há mais de 10 anos como comandantes e nunca recorreram a este normativo. Tal como vimos anteriormente, o CBAER trata de diversos itens importantes para a atividade aérea. São 324 artigos que disciplinam sobre as atividades dos aeronautas. Como exemplo, são tratadas as regras de homologação de cada tipo de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos, as regras para emissão de certificados de matrículas das aeronaves, das responsabilidades por danos à bagagem, à carga e ao passageiro, assim como as regras que tratam sobre infrações e várias outras que dizem respeito à atividade aérea.

Analisando de forma mais minuciosa as respostas dos participantes que relataram já ter recorrido ao CBAER nas suas práticas profissionais, verificamos que 44% dos participantes responderam que se utilizaram deste normativo para sanar dúvidas sobre direitos e deveres da profissão de aeronauta, foram citadas também consultas referentes às infrações aeronáuticas e regras das atividades aéreas de modo geral com 22% das respostas, consultas a respeito de revalidação de habilitações, tarifas aeronáuticas e aeroportuárias, condições de trabalho e documentação de aeronaves foram citadas por um dos participantes. Importante

destacar que nenhum dos participantes mencionou ter consultado o CBAER para verificar questões relativas aos crimes aeronáuticos, seja na modalidade dolosa ou culposa.

Os participantes foram solicitados a responder o seguinte questionamento: “você considera importante o estudo do Direito Aeronáutico e dos crimes aeronáuticos na formação básica de pilotos? Justifique sua resposta”. Todos os participantes responderam que julgam imprescindível a apreensão deste conhecimento na formação básica, portanto, 100% dos aeronautas participantes. As justificativas dadas variaram, tal como veremos a seguir.

Alguns participantes entendem que o estudo do Direito Aeronáutico é importante para que os profissionais não venham a cometer erros por desconhecimento da legislação brasileira:

O entrevistado Cesídio Sampaio citou o seguinte:

Sim. Como não tive nenhum conhecimento anterior sobre direito aeronáutico, além das poucas legislações aprendidas no aeroclube e faculdade, acho importante conhecermos nossos direitos e mais ainda nossos deveres. Acho mais importante ainda, pois quando ingressa no mercado de trabalho com esse conhecimento fica muito mais fácil e fica menos propício a cometer erros no qual nem sabia que existia em algumas legislações. Aprendi na prática, ou seja, já em um táxi aéreo. [...]

Há grande probabilidade de que os profissionais da aviação civil cometam transgressões sem a livre vontade devido ao mero desconhecimento das regras reguladoras da profissão, o que reforça a importância do estudo desta área do conhecimento por estes agentes.

O participante Robert Pearson argumentou sobre a deficiência no estudo da legislação por partes dos aeronautas:

Sim. A formação de pilotos no Brasil é parca no sentido de legislação. Muitas das multas e dificuldades que os pilotos encontram é por não conhecerem seus direitos e obrigações. Uma instrução mais completa para o piloto não só faria ser um melhor profissional, como melhoraria a classe como um todo.

Mais uma vez se pôde observar que a falta de conhecimento da legislação por esta classe pode gerar vários prejuízos financeiros e pessoais. O avanço da capacidade técnica desses profissionais é cada dia mais exigida devido ao fato das aeronaves atuais estarem cada vez mais tecnológicas, fazendo com que esses profissionais sejam cada vez mais instruídos para operação técnica e deixando-os carentes quanto à legislação.

Já o participante Santos Dumont contribuiu com os seguintes dizeres:

Sim. Pois não sabemos dos nossos direitos e deveres. Só vemos as consequências maiores quando divulgadas na mídia as perdas. Pois em aeroclubes do Brasil só querem saber do dinheiro e vender horas. Esquecem de ensinar os direitos e deveres.

Neste caso o participante, que possui formação em piloto comercial desde 2012, revela a deficiência existente nas escolas de formação de pilotos pelo Brasil. Segundo ele, os aeroclubes existentes no país visam apenas o lucro com a venda de cursos teóricos deficientes e de horas de voo para que o aluno possa cumprir as exigências da agência reguladora.

O entrevistado Wilbur Wright reforça a importância do estudo do Direito Aeronáutico para o desenvolvimento das atividades de aeronauta:

Sim, extremamente importante aos tripulantes terem conhecimento das leis aeronáuticas para evitar certas transgressões por falta de conhecimento dos deveres e obrigações.

O participante Bruce Dickinson afirma sobre a importância do conhecimento dessa matéria para o desenvolvimento de suas atividades:

Sim. Exercendo a profissão de piloto vejo o quanto é importante para um bom profissional saber não só da sua operação de voo propriamente dita, mas também saber toda sua responsabilidade jurídica. A partir do momento que um comandante assume/inicia um voo ele se torna o preposto da aeronave. E infelizmente muitos pilotos não têm consciência disso e de muitas obrigações determinadas pelo DECEA em relação ao uso do espaço aéreo e as regras que regem a aviação civil brasileira determinadas pela ANAC. [...]

Diante do exposto, vimos que todos os entrevistados reconhecem a importância do estudo do Direito Aeronáutico para a execução de suas atividades, contudo, nem todos tiveram a oportunidade de acesso ao estudo da matéria em suas formações, explicitando a importância de uma maior conscientização e cobrança às escolas de aviação que oferecem os cursos técnicos.

6 CONCLUSÃO

A profissão de aeronauta no Brasil está em constante ascensão. As emissões de habilitações técnicas têm se multiplicado a cada ano e com isso deve-se aumentar também a preocupação quanto à qualidade de formação desses profissionais. Simultaneamente, as ocorrências aeronáuticas e penalidades podem aumentar e gerar prejuízos a esses profissionais.

Dentre as diversas exigências para habilitação técnica regulamentada pela ANAC, pouco se estabelece sobre o Direito Aeronáutico ou crimes aeronáuticos.

Sob este ponto de vista, torna-se preocupante o fato de profissionais tão essenciais para o desenvolvimento nacional e responsáveis muitas vezes por diversas vidas e bens valiosos, não terem uma instrução eficiente acerca de seus direitos e deveres legais, sobre as modalidades de crimes que podem ser configuradas a esses profissionais, especialmente, no que diz respeito àqueles crimes culposos, onde muitas vezes o autor age sem a intenção de causar o dano e desconhece as sanções que podem ser impostas a ele. Há crimes que são passíveis de punição ao piloto devido à criação de riscos para os bens protegidos, como a segurança aérea, a vida, a integridade física, entre outros – crimes estes que devem ser de conhecimento desses profissionais para que não sejam punidos por uma conduta que desconheçam a proibição.

Mediante a pesquisa realizada 18 pilotos residentes na cidade de Porto Velho, constatou-se que todos eles reconhecem a importância dos estudos dessa matéria na formação técnica. Verificou-se que apenas 22% dos participantes não adquiriram conhecimento sobre o Direito Aeronáutico na formação e que os outros 78% estudaram pelo menos minimamente a respeito. Notou-se que normalmente os aeronautas recorrem ao CBAER para sanar suas dúvidas, especialmente para se informar sobre seus direitos e deveres.

A apreensão de conhecimentos sobre os crimes aeronáuticos, tais como os expostos nesse trabalho – atentado contra a segurança do transporte aéreo e condução de aeronave sob efeito de drogas – não foram mencionados pelos participantes desta pesquisa, contudo, citaram que o estudo do Direito Aeronáutico é imprescindível para o não cometimento de delitos por desconhecimento das normas.

Considerando as especificidades do Direito Aeronáutico, a complexidade dos crimes detalhados e a existência de outros tão ou mais complexos, julga-se pertinente que as

escolas de aviação dedicassem uma maior atenção ao ensinamento destes com fins de melhor preparar os futuros profissionais, favorecendo para o melhor desempenho da profissão.

REFERÊNCIAS

ANAC. ANACpédia. Disponível em: http://www2.anac.gov.br/anacpedia/por_ing/tr1227.htm
Acesso em: 28 mar. 2018.

ANAC. Pessoal da aviação civil. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/dados-e-estatisticas/pessoal-da-aviacao-civil> Acesso em 20 fev. 2018.

ANAC. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 091. Requisitos gerais de operação para aeronaves civis. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2015/aud17/anexorbac91.pdf> Acesso em: 30 mar. 2018.

ANAC. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 120. Programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-120-emd-02>>
Acesso em: 02 mar. 2018.

ANAC. Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 156. Segurança operacional em aeródromos – operação, manutenção e resposta à emergência. Disponível em: <<http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias/2012/04/7-rbac-156-anexo-i-o-resoluthoo.pdf>> Acesso em: 30 mar. 2018.

ANAC. Número de licenças de mulheres na aviação cresce 106% nas categorias de piloto. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/noticias/numero-de-mulheres-na-aviacao-cresce-106-nas-categorias-de-piloto> Acesso em 30 abril 2018.

ANVISA. Portaria nº 344, DE 12 de maio de 1998. Aprova o Regulamento Técnico sobre substâncias e medicamentos sujeitos a controle especial. Disponível em: <http://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/svs/1998/prt0344_12_05_1998_rep.html> Acesso em: 30 mar. 2018.

BITENCOURT, C. R. Tratado de Direito Penal. São Paulo: Saraiva, 2009.

BRASIL. Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasília, dez. 1986.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: 1988.

BRASIL. Lei 11.343 de 23 de agosto de 2006. Institui o Sistema Nacional de Políticas Públicas sobre Drogas - Sisnad; prescreve medidas para prevenção do uso indevido, atenção e reinserção social de usuários e dependentes de drogas; estabelece normas para repressão à produção não autorizada e ao tráfico ilícito de drogas; define crimes e dá outras providências. Brasília, ago. 2006.

CAPEZ, F. **Curso de Direito Penal**. vol. 1. – 16. ed. – São Paulo: Saraiva, 2012.

CAPEZ, F. **Curso de Direito Penal**. vol. 4. – 12. ed. – São Paulo: Saraiva, 2017.

CAPEZ, F. **Legislação Penal Especial**. São Paulo: Saraiva, 2017.

CORREIA, M. **Direito Penal em Tabelas**: Parte Geral. Salvador: Ed. Juspodivm, 2017.

DICIO, Dicionário Online de Português. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/aeronave/>
Acesso em: 28 mar. 2018

FAVORITO, F. O Direito Aeronáutico e o Código Brasileiro de Aeronáutica. *JusBrasil*
Disponível em: <https://fernandafav.jusbrasil.com.br/artigos/136299417/o-direito-aeronautico-e-o-codigo-brasileiro-de-aeronautica> Acesso em: 18 fev. 2018.

HOFFMAN, P. **Asas da loucura**: a extraordinária vida de Santos Dumont. Tradução Marisa Motta. Rio de Janeiro: Objetiva, 2010.

HONORATO, M. **Crimes Aeronáuticos**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2016.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MASSON, C. **Direito Penal** – vol. 1 – 4ª ed. São Paulo: Método, 2011.

MINISTÉRIO DA DEFESA. Protocolos de investigação de ocorrências aeronáuticas da aviação civil conduzidas pelo estado brasileiro – NSCA 3-13. Disponível em: <http://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/legislacao/nsca-norma-do-sistema-do-comando-da-aeronautica> Acesso em: 02 abr. 2018.

RAUEN, F. J. **Roteiros de investigação científica**. Tubarão, SC: Unisul, 2002.

RODEGUERO, M. A. BRANCO, H. G. São Paulo: Editora Biach, 2013.

SILVA, C. D. M. da. **Lei de Drogas Comentada**. São Paulo: APMP, 2016.

SILVA, O. F. **Direito Aeronáutico**. UnisulVirtual. Palhoça, 2017.

TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL. RECURSO CRIMINAL – 9101064126. Relator(a)
Juiz Nelson Gomes da Silva. Descrição por maioria, negar provimento ao recurso.

APÊNDICE A - Questionário de Pesquisa

QUESTIONÁRIO

1 Sexo:

Feminino Masculino

2 Faixa Etária:

20 – 30 anos 31 – 40 anos 41 – 50 anos Acima de 50 anos

3 Cargo atual: Copiloto Comandante **Tempo no cargo:** _____

4 Nível de Instrução:

Ensino Médio Completo Ensino Superior Incompleto

Ensino Superior Completo Pós-graduação

Mestrado Doutorado

Se tem nível superior, qual o curso? _____

5 Licenças:

PPA PPH PCA PCH PLA Outras _____

6 Cidade e Instituição da formação em PPA/H: _____ **Ano:** _____

7 Cidade e Instituição da formação em PCA/H: _____ **Ano:** _____

8 Estudou sobre o Direito Aeronáutico na sua formação? Sim Não

9 Você considera importante o estudo do Direito Aeronáutico e dos crimes aeronáuticos na formação básica de pilotos? Justifique sua resposta.

10 Você já precisou recorrer ao Código Brasileiro de Aeronáutica na sua prática profissional?
