



UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA

CRISTIANE MOURA ANDRADE COSTA

RESPONSABILIDADES JURÍDICAS DO COMANDANTE DA AERONAVE, A LUZ
DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

SALVADOR
2019

CRISTIANE MOURA ANDRADE COSTA

RESPONSABILIDADES JURÍDICAS DO COMANDANTE DA AERONAVE, A LUZ
DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Pós Graduação em Gestão e Direito Aeronáutico da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito para a Obtenção do Título de Especialista em Direito Aeronáutico.

Orientador: Prof.: Dr. Adriano Martendal

SALVADOR
2019

CRISTIANE MOURA ANDRADE COSTA

RESPONSABILIDADES JURÍDICAS DO COMANDANTE DA AERONAVE, A LUZ
DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Pós Graduação em Gestão e Direito Aeronáutico da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito para a Obtenção do Título de Especialista em Direito Aeronáutico.

SALVADOR, 05 de junho de 2019.

BANCA EXAMINADORA

Prof.: Dr. Adriano Martendal
Universidade do Sul de Santa Catarina

Prof.: Dr. Giovanni de Paula
Universidade do Sul de Santa Catarina

Dedico este trabalho ao meu esposo e amor Scallabrino Viana Costa, que me incentivou com seus conhecimentos a explorar a área da aviação, aos meus filhos Bianca, Beatriz e Noah, razão da minha existência e amor incondicional, pessoas estas que me ensinam diariamente o que vale a pena neste curto episódio chamado: Vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por ter me dado forças para chegar até aqui, a família que construí, meu esposo Scallabrino, aviador e minha inspiração para desenvolver este tema, meus 3 filhos: Bianca, Beatriz e Noah, razão de tudo, aos meus pais José Carlos e Izabel, que torcem pelo meu sucesso, agradeço ainda ao meu orientador professor Dr. Adriano Martendal, por sua competência, atenção e paciência diferenciada, me ajudando de forma direta e indireta, ao professor Giovanni de Paula, que antes mesmo de iniciar o curso, me fez acreditar que era possível me adequar aos horários, ao juiz e professor Dr. Marcelo Honorato que esclareceu todas minhas dúvidas nos momentos que o contatei, aos colegas que compartilharam experiências, dúvidas e frustrações durante esta trajetória, aos demais professores do curso que colaboraram para meu conhecimento, muito obrigada, de coração, por estarem comigo nesta trajetória e conseqüentemente conseguir desenvolver este trabalho.

" O maior inimigo do conhecimento não é a ignorância, é a ilusão do conhecimento ". Stephen Hawking

RESUMO

Este trabalho de pesquisa expõe algumas das principais responsabilidades jurídicas do comandante da aeronave nas esferas administrativa, cível e penal. O impacto da lei, no caso de descumprimento destas responsabilidades. Utilizado como metodologia para elaboração deste trabalho: a legislação, doutrinas, julgados, jurisprudências e conhecimentos de nuances intrínsecas, próprias do cotidiano deste profissional. Em virtude do comandante ser a maior autoridade a bordo da aeronave, sendo um tomador de decisões, é fundamental que conheça e cumpra a legislação que o assiste, sabendo que diante de suas ações ou omissões responderá juridicamente por seus atos. No entanto, sua experiência profissional, seu perfil organizacional são grandes diferenciais nesta profissão. Órgãos fiscalizadores existem para garantir céus mais seguros e aviadores mais disciplinados, para tanto, este trabalho buscou compreender o papel que os mesmos desempenham na atualidade e, as lacunas existentes na fiscalização. A área de gestão voltada para a aviação é de suma importância, ela garante o bom funcionamento do setor aéreo. Por ser uma atividade complexa, avião e piloto não voam sozinhos, diversas pessoas envolvidas para que ocorram altos, bons e seguros voos, para tanto, o regramento se faz imprescindível e seu cumprimento indispensável.

Palavras-chave: Responsabilidade Jurídica. Comandante. Aeronave.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Abtaer	Associação Brasileira de Táxi Aéreo
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
CBA	Código Brasileiro de Aeronáutica
CC	Código Civil Brasileiro
CDC	Código de Defesa do Consumidor
CF/88	Constituição da República Federativa do Brasil de 1988
CP	Código Penal Brasileiro
ICA	Instrução do Comando da Aeronáutica
ICAO	International Civil Aviation Organization
IS	Instrução Suplementar
JJAer	Junta de Julgamento Aeronáutico
LCP	Lei de Contravenções Penais
OACI	Organização Internacional da Aviação Civil
RBAC	Regulamento Brasileiro de Aviação Civil
SGRF	Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga
SIPAER	Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
TACA	Transporte Aéreo Clandestino
TCC	Trabalho de Conclusão de Curso
TPP	Transporte Aéreo Privado
TPX	Transporte Público Não Regular - Táxi Aéreo

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	O DIREITO AERONÁUTICO	11
3	O COMANDANTE DE AERONAVE	13
3.1	RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE	15
3.2	RESPONSABILIDADE CIVIL DO COMANDANTE	15
3.2.1	Responsabilidade Objetiva	16
3.2.2	Responsabilidade Subjetiva	18
3.3	RESPONSABILIDADE ADMINISTRATIVA DO COMANDANTE	19
3.3.1	Consequências aos Comandantes ao Fazer Táxi Aéreo Irregular (TACA)	19
3.3.2	A Junta de Julgamento Aeronáutico (JJAer)	20
3.3.3	Diário de Bordo	21
3.4	RESPONSABILIDADE PENAL DO COMANDANTE	22
3.4.1	Atos delituosos	23
3.4.1.1	Falsidade ideológica ao apresentar plano de voo	24
3.4.1.2	Condução de aeronave sob efeito de drogas	25
3.4.1.3	Tráfico de drogas mediante emprego de aeronave	26
3.4.1.4	Táxi aéreo clandestino - TACA	27
3.4.2	Contravenções Penais	29
3.4.2.1	Abuso na prática da aviação	29
3.4.3	Excludentes de Ilícitude	29
3.4.3.1	Estado de necessidade	30
3.4.3.2	Legítima defesa	30
3.4.3.3	Estrito cumprimento de dever legal ou no exercício regular de direito	31
4	QUESTÕES ADICIONAIS QUE GERAM RESPONSABILIDADES	32
4.1	A IMPORTÂNCIA DA DISCIPLINA DE VOO	32
4.2	A IMPORTÂNCIA DO GERENCIAMENTO DO RISCO DE FADIGA PARA A SEGURANÇA DO VOO	34
5	METODOLOGIA	37
6	CONCLUSÃO	38
	REFERÊNCIAS	40

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho visa abordar o papel do comandante e suas principais responsabilidades no âmbito jurídico, considerando seu dia a dia no cockpit, sua vivência diária e nuances que envolvem esta função. Como objetivo principal, analisar a legislação, de forma que, seja possível, definir e identificar as principais responsabilidades que envolvem o comandante, tipificando lacunas e conflitos de normas e compreendendo aplicações a casos concretos.

Na esfera administrativa, citar as desproporcionais medidas punitivas impostas e aplicadas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC aos comandantes, no exercício legal das suas funções, como: suspensão da licença de voo, certificados de habilitações técnicas dos pilotos, entre outros.

Demonstrar pontos controversos da ANAC ao impor penalidades, atuando de forma arbitrária, gerando forte pressão aos profissionais envolvidos. Sendo que, o intuito desta instituição deveria ser, preservar os mais altos níveis de segurança das operações, cumprindo normas da Organização de Aviação Civil Internacional - OACI / ICAO, do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), demais regulamentos e normas, assim como os princípios básicos da aviação.

Buscar compreender o papel da Junta de Julgamento Aeronáutico (JJAer), e sua independência, ao proceder diante das situações reais que envolvem os comandantes.

No âmbito civil, analisar as principais atividades exercidas do pelo comandante. Responsabilidades pautadas em caráter punitivo indenizatório, na hipótese de sua ação ou omissão gerar prejuízo a terceiros, mesmo estudos apontando que, geralmente as empresas aéreas ou empregadores arcam com tais indenizações, cabendo direito de regresso, caso seja necessário.

Considerar a responsabilidade civil do comandante, e compreender até que ponto elas são realmente deste, pois os aviadores sabem que, experiência e conhecimento profundo da aeronave é algo que vai além dos manuais, não estão em regulamentos e tampouco em normas de órgão reguladores.

O CBA, aborda questões relacionadas a responsabilidade do comandante da aeronave, em seu capítulo III, decorrer do trabalho será aprofundado.

No aspecto penal, visualizar a tendência de criminalização dos comandantes e a responsabilidade penal atribuída aos mesmos. Por ser a maior autoridade a bordo do avião, responde por suas condutas, que serão analisadas juridicamente e consequentemente, respondendo por seus atos.

Contudo, estabelecer regramento jurídico é fundamental para a realização de um voo seguro, visto que, determinar os limites legais e regulamentares, inibem

adaptações e atos equivocados, dando garantia e segurança ao trabalho realizado, entender que: a aeronave e o piloto, por si sós, não são os únicos meios para se garantir um voo seguro, é preciso ir além.

Desta forma, levando em consideração a legislação, normas, e a função exercida pelo comandante, o objetivo deste trabalho visa abordar suas principais responsabilidades nas esferas: civis, administrativa e penal, durante o exercício de sua função, baseado em especial na legislação brasileira, compreendendo seu ofício e quais consequências poderão ser impostas diante de suas ações e omissões.

2 O DIREITO AERONÁUTICO

O Direito Aeronáutico reformulou a relação entre os Estados, que buscam de forma permanente a padronização dos procedimentos e das normas de segurança, que fizeram da aviação o transporte mais regular e seguro do mundo.

No Brasil, o direito aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais, bem como pelo CBA (Lei 7.565, de 19.12.86) e pela legislação complementar. Aplica-se o CBA a voos domésticos e internacionais em todo o território brasileiro, bem como, no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade.

Ele aborda, as relações jurídicas vinculadas com a navegação aérea, o transporte aéreo no campo doméstico e internacional e a aviação civil em geral.

É um ramo da ciência jurídica de direito internacional, que trata de assuntos como: tráfego aéreo, navegação aérea, proteção ao voo, segurança de voo, registro de aeronaves, investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, transporte aéreo, treinamento de pessoal da aviação, indústria aeronáutica e serviços auxiliares, infraestrutura aeroportuária e aviação de segurança pública, e suas relações internacionais, como os Tratados e Convenções.

A primeira codificação da legislação relativa à atividade aérea no Brasil, foi chamada de Código Brasileiro do Ar, estabelecido pelo Decreto-Lei nº 483, de 8 de junho de 1938. Posteriormente, o Decreto-Lei nº 32, de 18 de novembro de 1966, substituiu o primeiro Código e permaneceu em vigor até 1986, quando foi trocado pelo atual CBA, criado pela Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que incorporou as matérias tratadas na Convenção de Varsóvia.

É competência privativa da União legislar sobre o direito aeronáutico, como previsto o artigo 22¹ da CF/88, além de, legislar sobre a navegação aérea e infraestrutura aeroportuária, previsto no artigo 21², inciso XXII da CF/88 e sobre o uso do espaço aéreo de seu território, até onde for admitido, previsto no artigo 48³, inciso V, da CF/88.

Atualmente, já está no Congresso Nacional uma proposta de um novo CBA.

A ANAC é uma agência reguladora federal, cuja responsabilidade é supervisionar a atividade de aviação civil no Brasil, tanto quanto aspectos econômicos, quanto no que diz respeito à segurança técnica do setor.

1 Artigo. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

2 Artigo. 21. Compete à União: XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras;

3 Artigo. 48. Cabe ao Congresso Nacional, com a sanção do Presidente da República, não exigida esta para o especificado nos arts. 49, 51 e 52, dispor sobre todas as matérias de competência da União, especialmente sobre:

V - limites do território nacional, espaço aéreo e marítimo e bens do domínio da União;

Assim:

No Brasil, o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, em seu artigo 25, estabelece que a infraestrutura aeronáutica é também destinada a promover a segurança, a regularidade e a eficiência da aviação civil. Pela Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005, a ANAC ficou responsável por promover a segurança, a regularidade e a eficiência em todos os aspectos da aviação civil, exceto o sistema de controle do espaço aéreo e do sistema de investigação de acidentes (LIRA, 2015, p.6).

Temos ainda, a JJAer, a qual é, uma Organização do Comando da Aeronáutica, com sede na Cidade do Rio de Janeiro, moldada como instrumento de repressão a condutas violadoras da lei aeronáutica.

A aviação é uma atividade individualmente caracterizada, na modalidade de atividade complexa, não somente pela especialidade das ciências aeronáuticas, mas, por necessitar da intervenção de diversos profissionais e sistemas, a fim de garantir a segurança das operações.

3 O COMANDANTE DE AERONAVE

Ao embarcamos em um voo, é natural pensarmos: Quem estará nos conduzindo? Aos mais críticos: Será que este piloto é capacitado suficientemente para colocar minha vida em suas mãos?

Pois bem, esta é uma realidade ao embarcamos em um avião. A maior das vezes, apenas ouvimos sua voz na fonia falando com os passageiros, por vezes não o vemos durante o voo, principalmente quando se trata de voos comerciais.

O CBA em seu artigo 165 trás a definição de comandante: "**Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem**".

A lei 13.475/2017, denominada lei do aeronauta, define em seu artigo 7º, I o papel do comandante como: "**piloto responsável pela operação e pela segurança da aeronave, exercendo a autoridade que a legislação lhe atribui**".

Mas, um comandante que faz jus a sua função, é uma pessoa comum, assim como nós, ele é acessível, acreditem, e sua qualificação para estar ali, vai além das profissionais.

Homem ou mulher que nasceu com a paixão por voar, que além de sonhar, batalhou, estudou, se empenhou e chegou a esta função, a qual exige-se um conjunto de qualificações para exercê-la.

Geralmente, comandantes são pilotos mais experientes, que sabem lidar com situações controversas, tomam atitudes certas no momento certo, não é um acaso o nome da função ser: comandante.

É aquele que não abandonará o avião antes que todos tenham desembarcado, que checam detalhes para ter consciência que tudo está correto e ao final do voo ter a certeza que honrou sua função, terminando o dia ou a noite com a sensação de dever cumprido.

Trata-se de um ser humano que, não deixa-se levar pela categoria da função, de maneira que não possui ego inflado. Porém, infelizmente, alguns com personalidade difícil e egolatria consideram. É prudente e consciente, sabe que, lhe foi dada atribuição de comando para liderar e ser um tomador de decisões sobre o voo, seja ele de carga, de passageiros, aeromédico, de cifras, enfim, um comandante vai além de uma pessoa habilitada para tal função, ele tem um diferencial, sempre está pronto para ouvir e aprender, aplica suas experiências para ensinar, porém, as faz sempre baseada no mais importante: A segurança do voo, a segurança de todos. Como já dizia Napoleão Bonaparte: "A primeira qualidade de um comandante é cabeça fria, para receber uma impressão correta das coisas, não deixando-se confundir, quer por boas, quer por más notícias".

Diante de todas as adversidades, [...] "cabe ao comandante do voo executar todo conteúdo técnico orientado para o voo, além disso, gerenciar uma série de funções as quais tornam sua atividade extremamente complexa, dividindo com o copiloto as informações, se comunicando de maneira clara e objetiva, porém com o máximo de informações". (MARTINS, 2006).

Pilotos na função de comandante, têm de exercer com perfeição uma atividade que não admite falhas, e, por vezes, carece de uma ação imediata diante de situações imprevistas, postura esta que vai além de seu profissionalismo. Nestes momentos, identificamos quem é um verdadeiro comandante, e quem é apenas mais um aviador.

Pressuponho que, para ser um aviador seguro, não vejo como possibilidade ser o iniciante, tampouco o veterano, trata-se da aplicação do auto-conhecimento, onde o ser humano respeita seus limites e sabe qual o momento que está apto a ir, e o momento certo de parar, mesmo estando habilitado. Quando a vaidade impera, o engo infla, seu senso de avaliação se perde e o aviador torna-se seu pior inimigo.

Sobre as atribuições do comandante, podemos observar a importância das suas prerrogativas a bordo da aeronave, conforme a Lei nº 13.475, de 28 de agosto de 2017, artigo 7, inciso – I §⁴, e artigo 12⁵.

O artigo 166⁶ do CBA, por sua vez, destaca que “ o Comandante é o responsável pela operação e segurança da aeronave ”.

O comandante de aeronave deve sempre acatar as leis vigentes de forma geral, e as regras pertinentes ao seu exercício profissional, de forma específica. A falta de atenção aos mandamentos e balizas legais, implica em sua

4 Artigo 7: Os tripulantes de voo exercem as seguintes funções a bordo da aeronave:

I - comandante: piloto responsável pela operação e pela segurança da aeronave, exercendo a autoridade que a legislação lhe atribui;

(...)

§ 1 Sem prejuízo das atribuições originalmente designadas, o comandante e o mecânico de voo poderão exercer cumulativamente outras prerrogativas decorrentes de qualificação ou credenciamento, previstas nos regulamentos aeronáuticos, desde que autorizados pela autoridade de aviação civil brasileira.

§ 2 O comandante será designado pelo operador da aeronave e será seu preposto durante toda a viagem.

5 Art. 12. O comandante exerce a autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que, concluída a viagem, entrega a aeronave.

6 Artigo 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.

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave.

§ 3º Durante a viagem, o Comandante é o responsável, no que se refere à tripulação, pelo cumprimento da regulamentação profissional no tocante a:

I - limite da jornada de trabalho;

II - limites de vôo;

III - intervalos de repouso;

IV - fornecimento de alimentos.

responsabilização.

Este profissional, com tantas particularidades importantes e únicas, o qual depositamos nossas vidas e de nossos familiares em suas mãos ao embarcarmos em um voo, que será exposto neste trabalho, procurando compreender seus desafios e suas principais responsabilidades na esfera jurídica.

3.1 RESPONSABILIDADES DO COMANDANTE

Neste quesito, referir-se-á as responsabilidades jurídicas do comandante durante o exercício da sua função, e condições que este responderá por suas ações, omissões e fatos ocorridos.

Regulamentado pela Lei 13.475/2017⁷ como aeronauta, compete ao comandante conhecer e cumprir a legislação aeronáutica em vigor.

O comandante é a autoridade máxima em um voo. A ele cabe zelar pela segurança do voo e dos passageiros.

Conseqüentemente, profissionais que tenham efetivo grau de decisão quanto à segurança do voo, podem figurar como responsáveis, é o caso do comandante.

E, em caso de violação, responderá por seus atos nas esferas civis, administrativa e criminal.

Elucidar algumas responsabilidades importantes de cada esfera se faz necessário e, compreender as possíveis sanções em caso de violação.

A responsabilidade revela o dever jurídico imposto a pessoa, seja ele advindo de contrato, seja sobre um fato, ação ou omissão a que deu causa, trata-se do autor ser responsabilizado por seus atos, sejam eles quais forem, quando tratar-se de conduta que gerou dano, devendo sanções serem aplicadas ao responsável. (SILVA, 2008).

No entendimento citado acima, aplica-se na aviação ao caso concreto, principalmente quando causar prejuízo ou expor a perigo a segurança do voo.

3.2 RESPONSABILIDADE CIVIL DO COMANDANTE

Sabemos que a segurança da atividade aérea não é responsabilidade apenas do comandante da aeronave, diversas pessoas são envolvidas na operação do voo, estendendo-se a equipe técnica-operacional do voo.

⁷ Segundo o artigo 1º da Lei 13.475, de 28 de agosto 2017, “Esta Lei regula o exercício das profissões de piloto de aeronave, comissário de voo e mecânico de voo, denominados aeronautas.”

A responsabilidade civil⁸ constitui o dever jurídico imposto ao "sujeito" de reparar um dano causado a outrem, também responde por omissão do próprio imputado ou terceiro, pressupondo a transferência do ônus sofrido pelo prejudicado para outra pessoa, que legalmente, deverá assumi-la para garantir a segurança da vítima violada pelo autor do prejuízo.

Aplica-se a definição acima de dano a passageiros, que ao sentirem-se lesados, ou que entendam ser responsabilidade do comandante, como: uma situação de voo atrasado, porque o comandante identifica um excesso de carga horária de trabalho e decide por não estender a jornada, ou tripulação incompleta. O atraso poderá gerar adiamento do voo e, até o momento de solucionar a situação, certamente haverá atrasos, passageiros serão prejudicados, neste caso, a empresa aérea se responsabilizará, não o comandante. O referido exemplo demonstra que há não cabe responsabilidade civil ao comandante da aeronave.

A responsabilidade civil é uma forma de indenizar alguém que tenha sofrido prejuízo, e adequa-se como uma tentativa de restaurar a harmonia na sociedade. É correto afirmar que: uma pessoa não pode causar prejuízo a outra sem reparar o dano.

Ainda no significado o que é responsabilidade civil: [...] responsabilidade civil é o “compromisso de contestar, replicar, retorquir ou dar satisfação pelos próprios atos ou de outra pessoa, ou por uma coisa que lhe foi confiada”.(DIAS, 2011, P.28).

É imprescindível identificar a culpa diante de uma situação de emergência. E compreender os motivos de uma ação ou omissão.

No que diz respeito ao fundamento da responsabilidade civil, esta pode ser dividida em objetiva e subjetiva, como veremos a seguir.

Identificar a culpa diante de uma situação real é fundamental.

3.2.1 Responsabilidade Objetiva

Devido às modificações do ordenamento jurídico e jurisprudências, nem todos os pressupostos se fazem necessários para que se caracterize a responsabilidade civil. Nos casos qualificados como responsabilidade objetiva, a prova da culpa não é necessária, ou seja, o causador do dano é responsável civilmente, independente da culpa e, portanto, tem o dever de indenizar.

Na responsabilidade objetiva, se a atividade que gerou o dano é lícita, mas causou perigo a outrem, de modo que aquele que a exerce, por ter obrigação de zelar para que dela não resulte prejuízo, terá o dever ressarcitório, pelo simples complemento do nexos causal.

⁸ A Responsabilidade Civil estuda a reparação, mediante indenização, do dano físico ou moral que uma pessoa causou a outra.

No caso do comandante da aeronave, não aplica-se este tipo de responsabilidade.

Porém, partindo de um sistema onde a regra era a responsabilidade subjetiva, a evolução levou à ampla aceitação da idéia de responsabilidade objetiva para casos determinados, a partir da previsão casos específicos de presunção de culpa e de responsabilidade sem culpa.

Na responsabilidade civil direcionada ao direito aeronáutico, podemos citar: as prestações de serviços, as regulamentações que devem ser seguidas e respeitadas, entre outros.

A responsabilidade do transportador aéreo é objetiva, já que se configura como uma obrigação de resultado, em que a empresa aérea deverá transportar o passageiro e sua bagagem de um local para outro, de maneira célere e segura, como o estipulado no contrato.

Gagliano refere-se a contrato, como:

Os contratos são os responsáveis pelas forças sócio econômicas do mundo. Existem desde os primórdios da civilização, quando o homem, invés de utilizar da violência para perseguir os seus fins, passou a recorrer às formas de contratação, objetivando imprimir estabilidade às relações jurídicas que pactuava conforme seu propósito (GAGLIANO, 2009, p. 1).

Ou seja, transportar do ponto " A " ao ponto " B " em segurança. Caso haja descumprimento, caberá ao transportador reparar os danos, salvo comprovação de excludentes de responsabilidade.

Trata-se de uma prestação de serviço, que através do contrato será regulado a relação entre fornecedor de serviço e consumidor.

No que tange a responsabilidade objetiva, existe ainda a responsabilidade solidária / subsidiária, por exemplo: em caso de uma empresa aérea vender voos de uma empresa parceira, como ocorrem em casos de conexões, a empresa que comercializou o voo responde objetivamente por danos e prejuízos que sejam causados aos passageiros e a empresa parceira responde de forma solidária / subsidiária ao lesado, levando em consideração a teoria do proveito econômico. O Código de Defesa do Consumidor (CDC) em seu artigo 7º, parágrafo único, elucida tal fundamento.

Outro exemplo de responsabilidade civil na aviação civil é a proibição do transporte de artigos perigosos, como carga e bagagem, sem o conhecimento prévio do transportador e sem a apresentação documentação exigida para o transporte.

São vários os relatos de fogo nos porões de aeronaves, bem como o acontecimento de incidentes e acidentes relacionados a isto. Podemos citar o caso

de uma aeronave DC-9 da Valuejet, em que geradores químicos provocaram um incêndio no porão da aeronave e acabou por vitimar 110 pessoas.

Alguns artigos perigosos são proibidos em qualquer circunstância, como explosivos contendo sais de clorato, amônia ou contendo a mistura de clorato com fósforo.

A OACI em seu anexo 18 fala sobre este tema no Brasil.

Desta forma, é importante saber que: proprietário ou comandante que transportar artigos perigosos sem a documentação exigida estará sujeito as penalidades previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

3.2.2 Responsabilidade Subjetiva

A responsabilidade civil subjetiva incide na reparação do direito, projetada pelo fator culpa, na qual está envolvida a vontade do agente em causar consequência lesiva a outrem, sendo obrigado a responder pelos prejuízos causados.

No quesito de provar a culpa, caberá a vítima o ônus da prova, não havendo prova, não há o que falar em reparação.

Diante do exposto, é necessária somente a comprovação da relação causal entre o desenvolvimento da atividade e o prejuízo por ela provocado.

O artigo 927 do CC relata sobre este tipo de responsabilidade⁹.

Sendo assim, independente da prática de ato ilícito e considerando que algumas atividades criam um risco especial para outrem, a obrigação de indenizar é imposta por lei, como é o caso da lei especial n. 7.565/86 que institui o CBA.

O artigo 186 do CC determina que: " Todo aquele que causar dano a outrem, está obrigado a repará-lo, extrai-se quatro pressupostos da responsabilidade civil, são eles: a ação ou omissão, o dano, o nexo causal entre a ação ou omissão e a culpa".

Fica claro que, diante do ordenamento jurídico as responsabilidades jurídicas não estão necessariamente ligadas uma a outra e, portanto, devem ser tratadas de maneira distinta, afim de esclarecer suas nuances intrínsecas.

9 Parágrafo único do art. 927 do Código Civil brasileiro, "haverá obrigação de reparar o dano, independente da culpa, (...) quando a atividade normal desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco a outrem", o que torna evidente que esta espécie de responsabilidade está fundada na teoria do risco.

3.3 RESPONSABILIDADE ADMINISTRATIVA DO COMANDANTE

Neste momento iremos analisar o caput artigo 289 do CBA e legislação complementar, que menciona sobre as infrações administrativas e sanções aplicáveis ao comandante durante o exercício da sua função¹⁰.

A responsabilidade administrativa do comandante é fundada ao dever de observar os requisitos das normas e regras inerentes à atividade que se pratica.

A atividade aérea, é prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), onde prevê que: " Cabe a autoridade aeronáutica competente que apure e julgue as infrações a esse Código, à legislação específica e demais normas." As sanções administrativas vão desde multa à suspensão de licenças, certificados e autorizações, apreensão da aeronave, dentre outras. (PACHECO, 2011).

É importante destacar que, a responsabilidade administrativa não se confunde com as providências penais ou civis, tais matérias estão reservadas ao CP e CC respectivamente. Isto fica claro na sentença abaixo:

(...) a responsabilidade prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica é de natureza administrativa, invocável para fim de ressarcimento do dano e possível ação regressiva contra o piloto. Não se confunde, todavia, com a responsabilidade de natureza penal, cujos requisitos estão previstos no Código Penal Brasileiro, e que decorre de uma relação de causalidade dissociada das responsabilidades de origem administrativa". (Brasília, Superior Tribunal de Justiça, (REsp nº 476.445, Rel. Min. José Arnaldo da Fonseca, p. 8).

Ainda na esfera administrativa, cabe ao Estado através do Comando da Aeronáutica exercer atividades de policiamento, com objetivo de fazer cumprir normas e regulamentos aeronáuticos, assegurando a confiabilidade do transporte aéreo, com intenção de prevenir danos que, cumprindo a lei, podem ser evitados.

3.3.1 Consequências aos Comandantes ao Fazer Táxi Aéreo Irregular (TACA)

Pilotos envolvidos em operações de táxi-aéreo irregular, o famoso TACA, assumem o risco de terem suas habilitações de voo suspensas pela ANAC, podendo inclusive perde-lá definitivamente, caso sejam reincidentes a prática do ilícito. A aeronave terá o seu Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso, documento exigido para realizar voos, até o fim do processo administrativo.

Além disso, pilotos, proprietários da aeronave e quem comercializou o serviço

¹⁰ Cabe à autoridade aeronáutica apurar as infrações e aplicar as devidas sanções quando for o caso. A autoridade aeronáutica da aviação civil brasileira é a ANAC (art. 5º, da Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005) e assim sendo, cabe a ela "reprimir as infrações à legislação, inclusive quanto ao direito dos usuários, e aplicar sanções cabíveis", prevista no art. 8.

irregular, podem responder criminalmente de acordo com os artigos 261 (colocar em risco as operações aéreas) e 171 (estelionato) do CP. Em caso de acidente, se sobreviverem, podem responder por homicídio doloso, como veremos no tópico referente a responsabilidade penal.

3.3.2 A Junta de Julgamento Aeronáutico (JJAer)

O CBA prevê a criação de um “órgão com a finalidade de apuração e julgamento das infrações previstas no Código e na legislação complementar (...)”.

Trata-se de atividade estatal, cumprida pelo Estado, por intermédio militares, visando estabelecer freios às condutas socialmente indesejáveis, analisando infrações e aplicando penas.

As funções exercidas unicamente por este órgão, representa o problema que temos com relação JJAer, ela mesmo fiscaliza, julga e pune. E como ficam os pilotos, principalmente os civis diante destas condições arbitrárias? Configura-se esta realidade como atividade repressiva exercida pela JJAer, julgamento e aplicação de penalidades.

Diversos são os simpósios de segurança realizados pela JJAer, onde eles mostram os erros, fatos geradores de acidentes e incidentes, dizem apurá-los, mas nunca, em momento algum a culpa são deles. Por exemplo, quanto ao controlador de voo no acidente envolvendo o GOL 1907 e a aeronave Legacy, particularmente, não tomei conhecimento quanto a punição aos controladores. Afinal, eles sabiam que haviam rotas opostas e não sinalizaram aos comandantes, afim de evitar a colisão que vitimou tantas pessoas e destruiu tantas famílias.

Assim nos escreve Moreira Neto:

É desses conflitos socialmente deletérios, cuja detecção e definição cabem ao legislador, de que se ocupa a ordem jurídica, prevenindo sua eclosão, tanto quanto possível, através de normas de conduta, e reprimindo-os, se instaurados, através de sanções. Eis porque a norma jurídica completa é dotada de preceito e sanção, embora nem toda sanção deva ser necessariamente punitiva (MÓREIRA NETO, 2003, p. 12).

A grande maioria das empresas da aviação civil, de uma forma geral, enxergam a JJAer como um órgão essencialmente punitivo, que não proporciona nenhum tipo de caráter educativo.

Seria necessário a realização de um movimento efetivo por parte dos pilotos civis, afim de melhorar estas condições. Porque, ser fiscalizado, julgado e punido por um mesmo órgão é não distinguir a diferença entre o juiz e o promotor, aceitando

que ambos façam mesma função.

3.3.3 Diário de Bordo

Documento obrigatório, previsto pelo CBA em diversos artigos, sendo de responsabilidade exclusiva do comandante seu preenchimento.

O artigo 20¹¹, do CBA diz expressamente, que salvo exceção, nenhuma aeronave pode voar no espaço aéreo brasileiro sem ter um diário de bordo.

Conforme previsto no artigo 172¹² do CBA, é responsabilidade do comandante da aeronave assinar o diário de bordo, o mesmo é responsável pelas anotações contidas no mesmo.

Além das informações comuns inseridas ao diário durante o voo, saliento a importância de inserir fatos que ocorram diferente do cotidiano, como exemplo: pousos forçados, desordens a bordo, alijamentos, atraso ou suspensão de partidas, proteção à aeronave, pessoas e coisas a bordo, pouso fora do território brasileiro ou das escalas previstas e delegação das atribuições.

Para cada etapa de voo lançada, é obrigatória a assinatura do comandante da aeronave, que deverá se dar ao final daquela etapa, antes da tripulação deixar a aeronave.

Mesmo não tratando-se de um RBAC ou IS, sua obrigatoriedade consta no CBA, não havendo necessidade de repeti-la.

Tal requisito é fiscalizado pela ANAC que, ao realizar a fiscalização, identificar falhas no preenchimento do diário de bordo, emitirá o auto de infração e dará seguimento com um processo administrativo, de acordo com a Instrução Normativa

11 Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha: [...] III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.

12 Art. 172. O Diário de bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

nº 08/2008¹³ deste mesmo órgão.

As multas relativas ao descumprimentos dos requisitos de preenchimento encontram-se no artigo 302¹⁴ do CBA.

Diversos são os processos administrativos em trâmites na ANAC por este motivo, com aplicações de multas, como exemplo das decisões administrativas referentes aos processos: 00065.100564/2013-10¹⁵ e 00065.021913/2014-19¹⁶.

Em 14 de janeiro de 2019, através da portaria 128, a ANAC estabelece modelo de referência de diário de bordo, que passa a vigorar com as alterações constantes.

3.4 RESPONSABILIDADE PENAL DO COMANDANTE

A Responsabilidade Penal é a obrigação que o agente tem de arcar com as consequências jurídicas do crime, é o dever que a pessoa tem de prestar contas do seu ato.

Comumente, diante de um acidente ou incidente aeronáutico, atribui-se inicialmente a responsabilidade ao comandante, o que chamamos de: criminalização. Porém, diversos fatores são necessários para lhe imputar a culpa¹⁷ ou dolo¹⁸ diante de sua ação ou omissão, apurar os diversos fatores contribuintes que levaram a sua consumação é indispensável.

Ocorrendo uma fatalidade, é possível que terceiros sejam os responsáveis ou co-responsáveis pelo resultado acidente ou incidente.

13 Art. 3º O início do Processo Administrativo para a apuração de infrações aos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária e aplicação de sanção é originado por Auto de Infração decorrente de: I - constatação imediata de irregularidade; II - Relatório de Fiscalização.

Art. 4º Constatada a infração aos dispositivos legais disciplinadores da atividade de Aviação Civil e de Infra-Estrutura aeronáutica e aeroportuária, será lavrado o auto de infração, em formulário próprio, conforme modelo constante no Anexo I desta Instrução, sem emendas ou rasuras, em duas vias, destinando-se a primeira via à instrução do Processo e a segunda via ao autuado.

Parágrafo único. Uma cópia da 1ª via será entregue ao Agente da Autoridade da Aviação Civil responsável pela lavratura do Auto de Infração.

14 Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

15 http://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/junta-recursal/decisoes-monocraticas/2018/marco/00065-100564-2013-10/@@display-file/dlb_arquivo/SEI_00065.100564_2013_10.pdf

16 http://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/junta-recursal/decisoes-monocraticas/2018/marco/00065-100564-2013-10/@@display-file/dlb_arquivo/SEI_00065.100564_2013_10.pdf

17 Culpa é a conduta voluntária, porém descuidada de um agente, que causa um dano involuntário, previsível ou previsto, a outrem.

18 É o crime cometido com plena consciência da ilegalidade da conduta praticada, visando o resultado ilícito ou assumindo o risco de produzi-lo. Homicídio doloso é quando uma pessoa mata outra intencionalmente. Este tipo de homicídio pode ser classificado como de dolo direto, ou seja, quando o indivíduo realmente deseja matar outra pessoa; ou dolo indireto, quando o indivíduo não tem o propósito de matar, mas é o responsável por organizar algum evento que causa a morte de alguém por consequência.

Diversos são os acidentes que tiveram como culpados os controladores de voo, a empresa fabricante da aeronave, entre outros, e não o comandante da aeronave, mesmo sabendo que inicialmente lhe imputam a culpa.

Para tanto é necessário analisar se houve, negligência¹⁹, imprudência²⁰ ou imperícia²¹, sendo identificado alguma destas modalidades, caracterizará, crime culposos²².

Segundo os ensinamentos de Marcelo Honorato:

[...] reconhece que os delitos aeronáuticos não possuem autonomia didática a ponto de estruturarem uma disciplina acadêmica, mas, recomenda seu estudo especializado, na medida em que nos permitirá uma correta identificação dos aspectos objetivos e normativos destes tipos penais. (HONORATO, 2014, P.1)

As condutas delitivas, ou seja, condutas típicas, relacionadas à aviação podem ser classificadas em duas espécies segundo nos ensina Marcelo Honorato:

- a. Crimes propriamente aeronáuticos, previstos nos artigos 132 e 261 do Código Penal. Estes são condutas típicas que visam, tutelar bens jurídicos específicos da atividade aeronáutica, como exemplo: o atentado contra a segurança do transporte aéreo previsto no artigo 261 do diploma supra citado.
- b. Crimes impropriamente aeronáuticos. Descrito apenas como conduta típicas de delitos comuns, porém relacionados á aviação, ou seja, ocorrem dentro de uma aeronave ou esta é utilizada como meio para se cometer o delito.
- c. Contravenções penais aeronáuticas e infrações aeronáuticas, sendo a primeira prevista nas LCP, cujo bem jurídico tutelado é a segurança da aviação e da população exposta às indisciplinas dos aeronavegantes. Já as infrações aeronáuticas são do campo administrativo, onde o Estado exerce o poder de policiamento do setor aéreo, visando identificar o cumprimento das normas e regulamentos aeronáuticos. (HONORATO, 2017, p. 9-12)

3.4.1 Atos delituosos

Considera-se atos delituosos todas e quaisquer ações e/ou comportamentos que infrinjam uma lei já estabelecida; ação punível pela lei penal, logo caracterizada como: crime²³.

19 Negligência é quando aquele que deveria tomar conta para que uma situação não aconteça, não presta a devida atenção e a deixa acontecer.

20 Ação irresponsável; falta de observação àquilo que poderia evitar um mal.

21 A imperícia tem como característica a inaptidão para o exercício de uma profissão.

22 O homicídio culposos é quando uma pessoa mata outra sem a intenção, quando a culpa é inconsciente. As causas do homicídio culposos são norteadas pela negligência, imprudência ou imperícia.

23 Crime é um ato que é proibido por lei ou que tem uma pena determinada caso seja realizado. Ou seja, é uma ação praticada por uma pessoa que vai contra a lei penal e que recebe uma punição.

3.4.1.1 Falsidade ideológica ao apresentar plano de voo

A falsidade ideológica que abrange dentro dela o falso ideal, moral, entre outras, é infração prevista no artigo 299 do CP, é mais uma das modalidades de falsidade constante do nosso ordenamento jurídico, ao lado das falsidades materiais e pessoais.

O Plano de Voo é o documento específico, que contém informações relacionadas com um voo planejado de uma aeronave, ou com parte do mesmo, que são fornecidas aos órgãos que prestam serviços de tráfego aéreo, normalmente é realizado pelo comandante ou pelo co-piloto". (Honorato, 2017, p.189).

Tal delito trata-se de um crime aeronáutico e será configurado quando o comandante prestar ou fazer prestar falsas informações sobre o plano de voo, informando origem e/ou destino do voo diferente de onde a aeronave irá pousar, visando operar em pistas irregulares ou com intuito de alterar a verdade sobre um fato juridicamente relevante, fato expresso no artigo 299 do CP e nos apontamentos de Honorato, 2017, p.185.

Casos como informar código da ANAC dos pilotos diferente ao dos pilotos que farão o voo, configura-se falsidade ideológica, crime comum e neste caso somente o piloto ou o despachante operacional podem preenchê-lo, com previsão no ICA 100 11/2012 - item 2.6.1 .

O comandante responde pela conduta de " fazer inserir ", quando passa informações diversas da real por meio de mensagem rádio aos profissionais de controle de tráfego aéreo. Neste sentido, o controlador de voo apenas insere as informações falsas dadas pelo piloto ao formulário oficial do plano de voo, desta forma o comandante responderá pelo delito.

Informações inseridas diversas das reais, trás sérios prejuízos ao sistema de proteção ao voo que estão previstos nos artigos 66 a 71 do CBA, tornando-se um fato jurídico relevante e punível, gerando elevado perigo à sua própria aeronave e aos operadores ao seu redor, em razão de fragilizar, materialmente serviços aéreos que existem justamente para prover maior segurança às operações aéreas em geral.

Vale ressaltar que, o plano de voo é um documento particular, não aplicando no caso a pena mais grave do artigo 299²⁴, mas somente a pena de reclusão 1 a 3 anos e multa.

24 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, de quinhentos mil réis a cinco contos de réis, se o documento é particular.

3.4.1.2 Condução de aeronave sob efeito de drogas

Esta conduta é crime previsto na lei 11.343/2006, conhecida como lei de drogas, seu artigo 29 prevê que: Conduzir a aeronave após consumo de drogas, expondo a dano potencial à incolumidade de outrem, com pena prevista de 6 meses a 3 anos.

Não é necessário que tenha ocorrido acidente ou incidente algum, basta ter utilizado drogas e criado um perigo real para terceiros.

O parágrafo único do mesmo artigo diz: a pena se agrava, caso a aeronave pilotada for de transporte coletivo, como o táxi aéreo e aeronaves de linha aérea, neste caso a pena prevista é de 4 a 6 anos.

Diante da situação de, o piloto consumir drogas e conscientemente conduzir aeronave sob o efeito da mesma e não gerar perigo à incolumidade pública, o crime não se completa, nem o delito de atentado contra a segurança do transporte aéreo, que também requer a presença de perigo concreto.

Sendo assim, a condução de aeronave sob efeito de drogas, sem demonstrar condução anormal da aeronave, enquadra-se em infração aeronáutica devido a prática de ato indisciplinar.

Trata-se também de ato infracional especial, conduzir aeronave em estado de embriaguez. Tal tipificação encontra-se no artigo 302, II, "q"²⁵, do CBA, apenas para condução de aeronave em estado de embriaguez.

O ataque à segurança e à disciplina de voo decorre do não cumprimento de regra aeronáutica expressa, visto que o item 91.17 do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 91, emitido pelo órgão regulador da aviação civil brasileira, traz a vedação de operar aeronave " enquanto usando " drogas:

91.17 - Álcool e Drogas

(a) Nenhuma pessoa pode atuar ou tentar atuar como tripulante de uma aeronave civil:

[...]

(3) enquanto usando qualquer droga que afete, de qualquer maneira contrária à segurança, as faculdades dessa pessoa, e que veda (HONORATO, 2017, p. 349).

²⁵ Artigo 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

[...]

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;

[...]

q) operar a aeronave em estado de embriaguez;

3.4.1.3 Tráfico de drogas mediante emprego de aeronave

Trata-se de mais um crime previsto no capítulo II, artigo 33²⁶, da lei de drogas.

Na aviação, o termo transportar contido no artigo supra citado, já se caracteriza como transporte o simples taxiamento da aeronave, ou seja, o deslocamento material da aeronave transportando drogas, neste momento o crime já se consuma.

Porém, é importante destacar, que no momento que os pilotos e ou o operador, embarcam a droga na aeronave, o crime também se consuma, não sendo necessário o transporte do mesmo, basta ter sob sua guarda as drogas.

É responsabilidade do comandante da aeronave as bagagens e todos os materiais embarcados, porém, é praticamente impossível que o comandante saiba o que tem dentro de todas as bagagens embarcadas, desta forma, não se pode imputar uma responsabilidade deste montante ao mesmo, devendo o fato ser apurado minuciosamente.

No entanto, a jurisprudência tem entendido que basta o conhecimento sobre a ilicitude, como exemplo: ganhar valores extremamente superiores por um determinado voo, assumir pousar em pistas clandestinas, entre outros. Este tipo de conduta demonstra que, o comandante tinha conhecimento sim do que estava transportando.

"O piloto não realiza a conduta de " importar " ou " exportar ", visto que, em princípio, é apenas o transportador, salvo se, além de transportador, for também o proprietário da droga." (HONORATO, 2017, p. 210).

Este tipo de crime ainda tem penas aumentadas segundo o artigo 40²⁷ da mesma lei, quando tratar-se de transporte entre Estados e para violar fronteira entre países.

É também considerado tráfico de drogas, a conduta de transportar produtos químicos destinados à preparação de drogas como: insumos, matérias-primas e instrumentos para sua fabricação, [...] " se além de transportar a droga, caso o piloto venha a consumi-la e conseqüentemente conduza a aeronave sob o efeito de drogas, gerando risco e perigo potencial, a este incidirá o artigo 39, em conjunto com

26 Lei 11.343/2006, artigo 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.

27 Lei 11.343/2006, artigo 40: As penas previstas nos arts. 33 a 37 desta Lei são aumentadas de um sexto a dois terços se:

I - a natureza, a procedência da substância ou do produto apreendido e as circunstâncias do fato evidenciarem a transnacionalidade do delito;

(...)

V - caracterizado o tráfico entre Estados da Federação ou entre estes e o Distrito Federal.

Pena: reclusão de 6 (seis) a 25 (vinte e cinco) anos.

o artigo 33".(Honorato, 2017, p.212)

Infelizmente esta realidade existe, e a ambição de ganhar dinheiro fácil levam aviadores a se submeterem a este tipo de conduta, sendo utilizados por organizações criminosas como " mulas" do tráfico, neste caso, nos ensina Marcelo Honorato:

O piloto que possuir bons antecedentes, sendo réu primário, identificado como não dedicar-se a atividade ou organização criminosa, poderá receber o benefício do § 4º do artigo 33 da Lei de Drogas, que prevê a redução da pena em um sexto até dois terços. (HONORATO, 2017, p.212).

3.4.1.4 Táxi aéreo clandestino - TACA

Muitos operadores aéreos deixam de inserir aeronaves nas especificações operativas que praticam e acabam voando e descumprindo o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBHA 119²⁸).

Esta prática visa, de maneira fraudulenta, diminuir os custos operacionais, haja visto que, a inclusão da aeronave nas especificações operativas, perante a ANAC, geram uma série de obrigações, conforme previsto no artigo 196²⁹ do CBA.

Ao ocorrer qualquer situação de perigo com aeronave não habilitada para o transporte específico, será caracterizado crime aeronáutico de atentado contra a segurança dos transportes, onde se aplicará a lei penal, com dosimetria da pena com base no grau de culpabilidade do agente, conforme prevê artigo 59 do CP³⁰ .

Trata-se de um transportador privado (TPP) que se submete a fazer um

²⁸ RBHA 119, Item 119.49 - Conteúdo das especificações operativas:

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas, de bandeira ou complementares deve obter especificações operativas contendo, pelo menos, as informações abaixo:

[...]

(4) tipo da aeronave, marcas de matrícula e número de série de cada aeronave de utilização autorizada e a identificação de cada aeródromo regular e de alternativa a ser utilizado em operações regulares.

Adicionalmente:

[...]

(ii) o detentor do certificado não pode conduzir nenhuma operação utilizando qualquer aeronave ou aeródromo não listado.

²⁹ Artigo 196. Toda pessoa, natural ou jurídica, que explorar serviços aéreos, deverá dispor de adequadas estruturas técnicas de manutenção e de operação, próprias ou contratadas, devidamente homologadas pela autoridade aeronáutica.

³⁰ Artigo 59 - O juiz, atendendo à culpabilidade, aos antecedentes, à conduta social, à personalidade do agente, aos motivos, às circunstâncias e conseqüências do crime, bem como ao comportamento da vítima, estabelecerá, conforme seja necessário e suficiente para reprovação e prevenção do crime: (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)

I - as penas aplicáveis dentre as cominadas; (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)

II - a quantidade de pena aplicável, dentro dos limites previstos; (Redação dada pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)

III - o regime inicial de cumprimento da pena privativa de liberdade; (Incluído pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)

IV - a substituição da pena privativa da liberdade aplicada, por outra espécie de pena, se cabível. (Incluído pela Lei nº 7.209, de 11.7.1984)

transporte público (TPX); a aeronave não é homologada para este fim, descumprindo exigência legal para esta operação, prevista no CBA.

Considera-se exploração comercial, uma atividade não autorizada pelo Estado, quando operadores aéreos privados, na ânsia de auferir lucros, fazem voos informais, porém sem autorização e estrutura que o transporte aéreo comercial exige.

O fato de mentir para o passageiro, silenciar-se e não informar ao mesmo que a aeronave não possui a autorização para o tipo de voo, será considerado crime de estelionato³¹, tendo ainda maior culpabilidade quando ocorrido diante de omissão ao cumprimento de requisitos de segurança.

Porém, se o passageiro estiver ciente, não se configurará o artigo 171 do CP, no entanto, muitos não assumem ter ciência, exemplo disso são os recentes e frequentes artistas que tem as aeronaves que os transportam paradas pela fiscalização.

No caso de transporte aeromédico clandestino, ou seja, não habilitado, sendo este executado por transportador privado ou pelo transporte público, além do estelionato, se houver a fraude executada contra o passageiro, as omissões médicas no serviço aeromédico, como a falta de um profissional e equipamentos adequados para tal, o operador poderá responder também pelo crime de lesão corporal e até mesmo homicídio.

No entanto, as empresas responsáveis pela fiscalização deste tipo conduta, acreditam que, acidentes podem ser evitados ao optar por voar em aeronaves homologadas para comercialização de voo. Esta afirmação trata-se de opinião individual de órgãos como ANAC e Abtaer.

Neste sentido Cezar Roberto Bitencourt nos ensina através da síntese:

O erro profissional é, em princípio, um acidente escusável, justificável e, de regra, imprevisível, que não depende do uso correto e oportuno dos conhecimentos e regras de ciência. Este tipo de acidente não decorre da má aplicação de regras e princípios recomendados pela ciência, pela arte ou pela experiência. Deve-se á imperfeição e precariedade dos conhecimentos humanos, operando, portanto, no campo do imprevisível, transpondo os limites da prudência e da atenção humanas (BITENCOURT, 2006, p.337).

Muitos pilotos, se submetem a estas atividades, normalmente são eles: empregados de empresários que são operadores aéreos privados, que utilizam da condição de patrão e, afim de angariar recursos financeiros, disponibilizam suas aeronaves particulares para fretes informais, e os pilotos na figura de empregados, e

³¹ Art. 171 do Código Penal Brasileiro. Obter, para si ou para outrem, vantagem ilícita, em prejuízo alheio, induzindo ou mantendo alguém em erro, mediante artifício ardil, ou qualquer outro meio fraudulento. Pena: reclusão, de um a cinco anos e multa.

dependentes do emprego para sobreviver, encontram-se executando este tipo de trabalho por não ter outra opção. (Honorato, 2017, p.79-80).

Ainda, neste tipo de conduta, muitas empresas de táxi aéreo, utilizam-se do nome de " empresa xyz táxi aéreo ", com frota de aeronaves TPX e TPP, e comercializam voos com aeronaves fora das especificações operativas. Um exemplo desta conduta, entre tantas outras que existem, foi o voo realizado com o jornalista Ricardo Boechat, onde o vitimou fatalmente, junto com o piloto e proprietário do helicóptero, tratava-se de uma aeronave privada que foi comercializando o voo para o transporte do jornalista.

Este tipo de exploração clandestina de aeronave é conhecido como táxi aéreo clandestino (TACA).

Tal delito também tem punições no rol da responsabilidade administrativa, onde a aeronave tem o CA suspenso, além dos pilotos terem suas habilitações suspensas até o fim do processo administrativo. Assunto tratado no respectivo tópico deste trabalho.

3.4.2 Contravenções Penais

A Lei das Contravenções Penais (LCP) é o decreto-lei 3.688/41, que dispõe acerca de infrações menos graves com penas máximas de 5 anos de prisão, geralmente são aplicadas pena de prisão simples, multa ou modalidade de menor caráter punitivo.

3.4.2.1 Abuso na prática da aviação

Previsto no artigo 35 da Lei de Contravenções Penais que diz: Entregar-se na prática da aviação, a acrobacias ou a voos baixos, fora da zona em que a lei o permite, ou fazer descer a aeronave fora dos lugares destinados a este fim.

O CBA (Lei 7.565/1986), bem como o Regulamento de Tráfego Aéreo, trata do espaço aéreo brasileiro e da possibilidade de fazer acrobacias e voos baixos sendo que as mesmas constam expressamente em seu artigo 17.

Não respeitadas essas regras, configura-se a contravenção penal.

3.4.3 Excludentes de Ilicitude

As excludentes de ilicitude previstas no CP, artigo 23³² podem ser aplicadas

32 Artigo 23 - Não há crime quando o agente pratica o fato: I - em estado de necessidade;II - em legítima defesa;III - em estrito cumprimento de dever legal ou no exercício regular de direito.Excesso punívelParágrafo único - O agente, em qualquer das hipóteses deste artigo, responderá pelo excesso doloso ou culposos.

ao direito aeronáutico, mais direcionada a responsabilidade penal do comandante.

São elas:

Em estado de necessidade;

Em legítima defesa;

Em estrito cumprimento de dever legal ou no exercício regular de direito.

Estas excludentes de ilicitude são motivos justificáveis, que afastam a atribuição de crime a sua conduta, seja ela ação ou omissão.

A incidência da excludente da ilicitude, conduto, não pode servir de salvo conduto para eventuais excessos dos comandantes, que venham a extrapolar os limites do necessário para a defesa do bem jurídico, do cumprimento de um dever legal ou do exercício regular de um direito. Havendo excesso, o autor será responsável, caso restem verificados seu dolo ou sua culpa. Nesse sentido é a regra do parágrafo único do artigo 23 do CP.

3.4.3.1 Estado de necessidade

O estado de necessidade corresponde a um contexto que leve o agente a sacrificar um bem jurídico, seja em benefício próprio, de outrem ou da coletividade.

Por exemplo, no caso do comandante, quando tem como única opção efetuar um pouso de emergência, sabendo que poderá gerar danos a terceiros.

Caso não haja excessos e os procedimentos técnicos tenham sido respeitados, não será caracterizado como crime.

Exemplo real de estado de necessidade foi o fato ocorrido em 15/01/2009, o Airbus A320, com 155 pessoas a bordo, que fez um pouso forçado nas águas do Rio Hudson. Nesta ocasião, após os pilotos enfrentarem interrogatórios massacrantes, comandados pelos supervisores da US Airways, que investigaram minuciosamente o caso, compreenderam que, os pilotos foram heróis ao optar por este pouso na situação que estavam.

3.4.3.2 Legítima defesa

A legítima defesa está prevista no artigo 25³³ do CP.

Em situações onde o comandante esteja em sob ameaça de perigo, a legítima defesa deve ser feita com moderação. O ato de defesa deve ser proporcional à gravidade da ameaça ou agressão. A avaliação da gravidade é subjetiva e deverá ser analisada caso a caso.

³³ Artigo 25 – Entende-se em legítima defesa quem, usando moderadamente dos meios necessários, repele injusta agressão, atual ou iminente, a direito seu ou de outrem.

3.4.3.3 Estrito cumprimento de dever legal ou no exercício regular de direito

O estrito cumprimento do dever legal ou exercício regular de direito estão relacionados às prerrogativas do profissional. Assim como, os policiais e bombeiros, o comandante de aeronave é dotado de uma série de poderes.

Ele pode, inclusive, expulsar do avião alguém que esteja prejudicando a ordem e colocando em risco a segurança dos demais tripulantes e passageiros. Não estará, nesse caso, cometendo nenhum crime ou infração penal, uma vez que, utilizará das suas prerrogativas funcionais para este tipo de situações.

4 QUESTÕES ADICIONAIS QUE GERAM RESPONSABILIDADES

Diante da realidade que vivem os aviadores, das jornadas de trabalho exaustivas, condutas voluntárias e involuntárias ocorrem, gerando risco a saúde e a segurança de voo.

Muitos são os fatores contribuintes, porém a indisciplina e a fadiga são comprovadamente responsáveis por grande parte dos acidentes e incidentes aeronáuticos.

A quebra de disciplina pode ser fatal, mesmo não parecendo tão perigosa, porém, o descumprimento as regras e legislação levam a responsabilização.

A fadiga é fator contribuinte em média, por 20% dos acidentes e incidentes aeronáuticos, e pela maioria de afastamentos médicos de pilotos nestas condições. Embora o estudo e gerenciamento em pilotos nesta condição assumindo voos sejam recentes, relatos de aviadores trabalhando nestas condições existem desde os tempos antigos.

Apesar do SIPAER ter uma filosofia baseada na segurança de voo, com inúmeros eventos, mostrando resultado de estudos, debates e discussões, mesmo que aperfeiçoado, sabe-se que raramente um acidente resulta de um único fato.

Desta forma, a prevenção é sempre o melhor caminho, para mitigar riscos efetivos ou potenciais, e para isso, faz-se necessário existir uma legislação efetiva, fiscalizada e cumprida para estas questões, que são imprescindíveis para a saúde e segurança na aviação.

4.1 A IMPORTÂNCIA DA DISCIPLINA DE VOO

A segurança de voo é uma questão cultural que previne acidentes. Vai além dos anexos 13 e 19 da ICAO (OACI), trata-se de voar seguro, respeitando as regras, enfim, se preparar para o voo. aviação, por ser um sistema complexo exige dos pilotos disciplina, e fatores corriqueiros do voo podem levar a quebra desta, além de fatores individuais dos pilotos, que também podem afetar a segurança operacional, levando-os ao descumprimento do regramento, gerando riscos, responsabilidades e conseqüentemente punições.

Assim nos ensina o professor Hélio Luis Camões Abreu, através livro Sociedade Segurança e Cidadania. Livro III-Aviação e Direito da Unisul:

A atividade aérea envolve uma série de riscos e, no decorrer da sua história, a aviação tem perdido várias vidas como consequência da quebra de disciplina. Voar é uma atividade que requer conhecimento, atenção e, principalmente, obediência as convenções que tornam possível a utilização

segura do espaço aéreo. Procurar obter o conhecimento necessário e suficiente para sua missão, estar predisposto a uma atenção redobrada às suas atividades quando em voo e procurar cumprir rigorosamente as regras estabelecidas são conceitos que permeiam a disciplina de voo. (ABREU, 2018, p.38).

A disciplina de voo é um comportamento que envolve os atos de planejamento, organização, execução e acompanhamento de procedimentos previstos do voo, ou seja, antes, durante e depois. Trata-se de um ciclo que deve ser cumprido com seriedade, responsabilidade e disciplina.

A falta de disciplina de voo pode gerar acidentes. Não acontecendo o acidente, fica a pergunta: o risco compensou?

O piloto que quebra a disciplina de voo por motivos fúteis, para satisfazer o ego, é o mesmo que bombas relógios ambulante. E, quando se dão bem com sua indisciplina são ainda mais suscetíveis a agir desta maneira novamente, até ocorrer a fatalidade. Diante deste cenário, é clara a importância da disciplina de voo, que, deve ser enxergada como uma meta a ser perseguida, mesmo diante de situações que pareçam não causar mal algum.

Um piloto disciplinado conhece as situações que podem acontecer durante seu voo, e certamente tomará a atitude correta para cada caso, trata-se de uma atitude amadurecida e disciplinada, ele se preparou para o desconhecido, ou seja, para uma condição " inesperada ". É aí que enxergamos a congruência entre as palavras e as ações. Falhas acontecem, o importante é admitir e corrigir.

A disciplina de voo bem fundamentada e clara, geram operações cada vez mais padronizadas e eficientes, evitando riscos desnecessários, proporcionando a segurança de voo.

Os fatores individuais do ser humano como sua personalidade e a maneira que lida com situações que mexem com seu psicológico, principalmente em momentos de stress, são importantes serem trabalhadas, afim de atingir um equilíbrio, em momentos de situações imprevistas durante o voo.

Para qualquer um de nós, independente da personalidade, o conhecimento dos próprios pontos fortes e fragilidade, bem como a sensibilidade quanto aos dos demais, constituem fatores críticos para a segurança das operações aéreas. A tomada de decisão correta no caso de uma emergência pode depender de como cada um se comporta em situação de tensão, pressão ou fadiga. (ABREU, op.cit., p.42).

Tony Kern (1998), no capítulo 6 de Flight Discipline, relaciona os principais fatores da personalidade que afetam diretamente três áreas relacionadas a disciplina, são elas: como nos comunicamos; como lidamos com stress e como tomamos decisões.

Desta forma, podemos afirmar que, a personalidade dos pilotos estão

relacionadas ao modo que gerenciam o voo, e quando identificada alguma falha na disciplina de voo advinda de sua personalidade, o melhor a fazer é conhecer a si mesmo e buscar paralisar seus efeitos, sendo honesto com si mesmo.

Comandar uma aeronave é uma oportunidade que o piloto tem de fazer tudo do jeito que ele quiser. O ambiente não é supervisionado, é um campo fértil para a quebra de disciplina. Mesmo o comandante sendo a autoridade máxima na aeronave, ele tem de seguir normas estabelecidas por autoridades que são responsáveis por aquele voo. Desde o fabricante, passando pelo operador, controle de tráfego aéreo e até mesmo o governo [...].Essas autoridades não estando tentar voar o avião por você, mas garantindo que o espaço aéreo que você ocupa esteja acessível e seguro para todos aqueles que o compartilham. O não cumprimento das regras em aviação não é um ato de rebeldia, mas de imaturidade, que revela falta de capacidade para comandar uma aeronave. Embora este tipo de atitude de antiautoridade seja, na maioria das vezes, manifesta por aviadores imaturos, ela é mais frequentemente resultante de uma ocorrência pontual durante o voo. (ABREU, *op.cit.*, p.44).

É fundamental compreender a importância que estar atendo ao voo é algo primordial, haja visto que, por executar a mesma tarefa todos os dias esta se torna rotineira, podendo levar o piloto a desatenção, e conseqüentemente ao risco iminente, gerando por vezes conseqüências irreversíveis.

Independente da função, seja ele comandante ou co-piloto, identificando algo errado, seja objetivo e fale, observe a ação do seu parceiro de voo após a verbalização da situação relatada. [...] " Autoridades que legislam sobre a aviação poderão confiar mais em aeronautas disciplinados, o que os levará a redigir leis mais voltadas á eficiência do sistema do que a assuntos disciplinares. Pilotos disciplinados que dividem o espaço aéreo com colega disciplinado sentir-se-ão mais seguros e terão mais confiança nas operações".(ABREU, *op.cit.*, p.47).

No cenário aéreo não há espaço para improvisos, por isso a disciplina de voo é de fundamental importância para os profissionais da aviação, favorecendo para melhor e mais seguro ambiente de trabalho.

4.2 A IMPORTÂNCIA DO GERENCIAMENTO DO RISCO DE FADIGA PARA A SEGURANÇA DO VOO

Trata-se de um assunto real, e absurdamente importante. É algo que vem sido discutido recentemente, inclusive com alterações na quantidade de dias de folga, sendo aumentada, afim de mitigar a fadiga dos pilotos, conforme a nova lei do aeronauta 13.475/2017.

Criado recentemente, o RBAC 117 trata do assunto, que visa regular risco de fadiga humana, a ANAC criou este regulamento, uma parte de cumprimento compulsório para todos os operadores a partir de 29/02/2020, e outra depende de implementação de um Sistema de Gerenciamento de Risco da Fadiga (SGRF). No item 117.21³⁴ do RBAC mencionado, elenca as obrigações dos tripulantes, obrigações estas que devem ser de conhecimento dos pilotos.

Estudos comprovam que, em média, 20% dos acidentes e incidentes aeronáuticos ocorridos poderiam ser evitados se, o piloto não estivesse em estado de fadiga.

Em países como Estados Unidos e Austrália, a média de dias de folga são superiores as folgas dos pilotos que militam no Brasil, desta forma, podemos concluir que os pilotos brasileiros vivem mais fadigados e expostos a riscos.

Impactos devido a negligências involuntárias, por estarem com suas capacidades físicas e cognitivas comprometidas, elevam os riscos de acidentes e incidentes aeronáuticos.

O modelo de trabalho desenvolvido por estes profissionais, o excesso de tecnologia nas aeronaves, além de longos voos, escalas desgastantes, pernoites e situações onde não retornam diretamente para seus lares para o devido descanso, levam o piloto a fadiga e ao esgotamento.

No mundo, a cada dez acidentes aéreos registrados, dois são causados pelo cansaço da tripulação, ou seja, a fadiga é responsável por até 20% dos acidentes aéreos. Além disso, somente no Brasil 15% a 18% dos pilotos são afastados do trabalho após diagnosticados com a fadiga. Essa realidade é resultado, principalmente, das longas jornadas de trabalho e insuficiência no tempo reservado ao descanso para os pilotos. (GAROTINHO, 2015).

O gerenciamento do risco de fadiga para a segurança operacional do voo é de suma importância para mitigar riscos operacionais na aviação.

A fadiga contribui para o desempenho do piloto em voo, as causas mais comuns são:

Falta de concentração e atenção, que se expressam por redução

34 117.21 Obrigações dos tripulantes

(a) Um tripulante empregado por um operador deve utilizar a oportunidade de sono, os períodos de repouso, descanso e adaptação para obter a quantidade de sono suficiente para realizar com segurança a próxima atividade prevista na escala de trabalho.

(b) Nenhum tripulante pode aceitar operar uma aeronave se, considerando as circunstâncias do voo a ser realizado, tiver razões para acreditar que esteja, ou provavelmente venha a estar sob o efeito de fadiga que possa prejudicar o seu desempenho de modo a afetar a segurança da operação.

(c) Um tripulante empregado por um operador deve, antes de qualquer jornada, informar ao operador qualquer situação que o esteja afetando, ou seja, relacionada à jornada, sobre a qual tenha razão para acreditar que pode afetar sua capacidade de atender às políticas de gerenciamento de risco da fadiga do operador ou os limites operacionais e requisitos dos apêndices aplicáveis ao operador.

significativa da capacidade de análise; diminuição da capacidade de reação a uma situação de alta demanda; má interpretação e falta de precisão no manuseio de comandos; diminuição da autoconfiança; falta de coordenação e perda da autocrítica (NASCIMENTO **et.al.**, 2016, p.9)

Apesar de, não haver definição precisa para a fadiga, que muitas vezes foi confundida com estresse, sendo este um distúrbio de ordem psicológica, e a fadiga trata-se de um esgotamento físico. Esta última é a principal causa da natureza humana geradora de acidentes e incidentes aéreos. Portanto, a mesma deve ser avaliada e gerenciada, para que seus impactos sejam os mínimos possíveis.

Tissot define a fadiga de voo como:

O estado fisiológico de redução na capacidade de desempenho físico ou mental resultante da falta de sono, vigília estendida, ritmo circadiano ou carga de trabalho (atividade física e/ou mental) de forma a prejudicar o estado de alerta de um tripulante e sua habilidade de operar com segurança uma aeronave ou desempenhar tarefas relacionadas á segurança operacional. (TISSOT, 2013, p.5).

Entende Feijó que:

Com a evolução tecnológica, os estudos sobre acidentes de aviação passaram a focalizar na falha humana e sabe-se que o desempenho dos pilotos pode sofrer efeitos adversos sob estresse e fadiga, potencialmente interferindo em diversas áreas como o gerenciamento de equipe, comunicação, julgamento, tomada de decisão, liderança e autocrítica. (FEIJÓ D, **et al**, 2014)

Importante salientar que, não deveria ser necessário uma regulamentação para que o gerenciamento de fadiga fosse obrigatório. Trata-se de fatores humanos, fisiológicos da própria natureza, seja em quaisquer profissão ou atividade exercida.

Na aviação, trata-se de um esgotamento físico e mental que compromete o desempenho do piloto, afetando a segurança operacional do voo. Logo, o gerenciamento de fadiga é parte fundamentalmente importante para reduzir o número de acidentes e incidentes na aviação, sendo um motivo preventivo de segurança operacional.

Por fim, compreendemos como o fator humano compromete a segurança do voo, mesmo tratando de condições humanas diversas, o sistema entende como um fator contribuinte para a ocorrência de acidentes aeronáuticos.

5 METODOLOGIA

Trabalho será realizado de forma aplicada, utilizando de linguagem adequada porém prática e objetiva, afim de atingir profissionais aviadores e da área jurídica. Utilizando exemplos reais e possíveis do cotidiano de um comandante.

Com base na função exercida e buscando abordar as principais responsabilidades jurídicas que podem ser imputadas ao mesmo.

O tipo de pesquisa utilizada será explicativa, com propósito de identificar situações muitas vezes corriqueiras que, aviadores no exercício da função de comando vivenciam, estas no rol civil, administrativo e penal.

O tipo de pesquisa será teórica (pura), qualitativa, com intuito de entender questões relativas aos fenômenos humanos que agregados a esta função geram consequências, compreendendo os problemas reais e também os latentes.

Desenvolver pesquisa através de livros, artigos, lei, doutrinas, jurisprudências, julgados onde a letra da lei foi aplicada a casos reais.

6 CONCLUSÃO

O desenvolvimento deste trabalho, possibilitou de maneira sucinta elencar algumas, das mais corriqueiras, responsabilidades assumidas pelo comandante da aeronave no exercício da sua função.

Este profissional, que permite cruzarmos o planeta através de um dos meios de transporte mais seguros do mundo: o avião.

Para ser comandante, exige-se muito, exercer sua função com êxito envolvem minúcias que só quem é sabe. Não basta ser mais um aviador, é preciso existir um diferencial para ocupar o cargo de comando e, no desenvolver do trabalho, assuntos tidos como improváveis, são, na verdade, fatos que acontecem frequentemente.

Também permitiu, expor situações reais, em forma de exemplos que rotineiros ocorrem na vida destes profissionais, na esfera da aviação. Considerando, órgãos fiscalizadores, que deveriam ter uma postura preventiva e educativa, fato este que, não ocorre na aviação brasileira, necessitando de uma mudança eficaz que modifique o cenário atual.

Quanto aos órgãos citados, exclusivamente a ANAC e a JJAer, que careceriam ter uma postura de apoio aos profissionais da aviação, porém, cada um com suas particularidades, não agem de forma a mitigar os problemas existentes, ao contrário, são extremamente punitivos quando lhes convém, e, esta situação esta sufocando os pilotos, principalmente da aviação civil. Contudo, os profissionais lesados pela arbitrariedade destes órgãos, precisam tomar uma atitude concreta e eficaz, caso queiram realmente solucionar estes problemas.

Evidenciando algumas das responsabilidades que envolvem este profissional, com ênfase nas mais cotidianas limitada ao rol cível, administrativo e penal brasileiro.

O tema apresentado foi escolhido afim de demonstrar as razões e a importância do comandante conhecer a legislação aeronáutica voltada ao exercício da sua função, a importância do seu papel, de suas decisões e possíveis punições previstas em caso do descumprimento da lei.

Contribuindo para o meio aeronáutico como um breve estudo de situações vividas pelos pilotos e o impacto da lei e riscos para a aviação diante de insubordinação as regras, seja pelo desconhecimento, pela indisciplina ou por quaisquer outros meios que possam gerar risco a aviação.

Este assunto reflete na vida profissional e pessoal do piloto. Uma problemática real, vivenciada dentro e fora da aeronave, muitas vezes por despreparo, descumprimento das regras, fadiga, entre outros.

Para o meio acadêmico, tornar claro e compreensível a importância do estudo

minucioso, voltado para a responsabilização no direito aeronáutico, seja por parte dos aviadores, da tripulação, dos controladores de voos, da manutenção, enfim, da complexidade desta matéria e dos campos a serem estudados, tanto no direito quanto na aviação.

Considerando a legislação brasileira vigente, o presente trabalho objetivou sugerir melhorias, após compreender a complexidade da função exercida pelo comandante, considerando os órgãos fiscalizadores, a legislação e a realidade do que ocorre no cenário atual que a aviação vive.

Tendo em vista esta realidade, baseando-se nas doutrinas e jurisprudências existentes sobre o assunto abordado, o tema submete-se a elucidar a relevância de conhecer as responsabilidades jurídicas do comandante da aeronave.

REFERÊNCIAS

- . Disponível em:
<http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/view/86/0>. Acesso em: 18 fev. 2019.
- . Disponível em: <http://direito.folha.uol.com.br/blog/dolo-e-culpa>. Acesso em: 28 jan. 2019.
- . Disponível em: <http://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/junta-recursal/decisoes-monocraticas/2018/marco/00065-100564-2013-10>. Acesso em: 20 mar. 2019.
- . Disponível em: http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2019/portaria-no-0128-spo-sar-14-01-2019/@@display-file/arquivo_norma/PA2019-0128%20-%20Retificado.pdf. Acesso em: 19 jun. 2019.
- . Disponível em: http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2019/portaria-no-0128-spo-sar-14-01-2019/@@display-file/arquivo_norma/PA2019-0128%20-%20Retificado.pdf. Acesso em: 19 jun. 2019.
- . Disponível em: http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-119-emd-04/@@display-file/arquivo_norma/Anexo%20II%20-%20RBAC119EMD04.pdf. Acesso em: 19 jun. 2019.
- . Disponível em: <http://www.norteverdadeiro.com/responsabilidade-penal-na-aviacao/>. Acesso em: 9 fev. 2019.
- . Disponível em: <http://www.professorkalazans.com.br/>. Acesso em: 16 jan. 2019.
- . Disponível em: <https://conceitos.com/dolo-direito-penal/>. Acesso em: 28 jan. 2019.
- . Disponível em: <https://direitosbrasil.com/pena-para-falsidade-ideologica-quais-as-consequencias/>. Acesso em: 19 jun. 2019.
- . Disponível em: <https://infoaviacao.com/direito-aereo/>. Acesso em: 19 mar. 2019.
- . Disponível em: <https://significadode.com.br/Comandante>. Acesso em: 16 abr. 2019.
- . Disponível em: https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/junta-recursal/decisoes-monocraticas/2019/fevereiro/00065-021913-2014-19/@@display-file/dlb_arquivo/SEI_00065.021913_2014_19.pdf. Acesso em: 20 mar. 2019.
- . Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2019/11s1/anexo-i-rbac-no-117-emenda-00>. Acesso em: 19 jun. 2019.
- . Disponível em: <https://www.dicio.com.br/comandante/>. Acesso em: 18 fev. 2019.
- . . . Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del3688.htm. Acesso em: 10 fev. 2019.

Disponível

em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Lei/L11343.htm. Acesso em: 6 fev. 2019.

. . . Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/L13475.htm. Acesso em: 10 fev. 2019.

. . . Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-483-8-junho-1938-350803-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 13 fev. 2019.

. . . Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1960-1969/decreto-lei-32-18-novembro-1966-375943-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 13 fev. 2019.

. . . Disponível em: <https://publicacoes.decea.gov.br/?i=publicacao&id=4589>. Acesso em: 13 fev. 2019.

. . . Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10600031/artigo-299-do-decreto-lei-n-2848-de-07-de-dezembro-de-1940>. Acesso em: 13 fev. 2019.

. . . Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm. Acesso em: 1 fev. 2019.

BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de Direito Penal**. 10. ed. São Paulo: Saraiva, v. 1, 2006. 337 p.

BRASIL. . . Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-lei/Del2848compilado.htm. Acesso em: 1 fev. 2019.

BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL 1988. . BRASÍLIA, 05 de outubro de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 27 mar. 2019.

DIAS, José de Aguiar. **Da Responsabilidade Civil**. 12. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2011.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. 29. ed. São Paulo: Saraiva, v. 7, 2015.

FEIJÓ, D; Câmara, V. M; Luiz, R. R.A. **Aspectos psicossociais do trabalho e transtornos mentais comuns em pilotos civis.**: Cad. Saúde Pública. Rio de Janeiro, 2014.

GAGLIANO, Pablo Stolze. **Novo Curso de Direito Civil : Contratos Teoria Geral**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

GAROTINHO, C. **Fadiga causa 20% dos acidentes aéreos**: Comissão de Viação e Transportes. 2015. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cvt/noticias/fadiga-causa-20-dos-acidentes-aereos-dizem-pilotos>. Acesso em: 27 mar. 2019.

HONORATO, Marcelo. **Crimes Aeronáuticos**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris,

2014. 1 p.

HONORATO, Marcelo. **Crimes Aeronáuticos**: atualizada e ampliada. 3. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris - Direito, 2017.

KERN, Anthony. **Flight discipline**. Ohio: McGraw Hill Professional, 1998.

LIRA, W.J. **Segurança de voo**: Aero TD Escola de Aviação Civil. 2015. Disponível em: <https://aerotd.com.br/decoleseufuturo/wp-content/uploads/2015/05/SEGURAN%C3%87A-DE-VOO-.pdf>. Acesso em: 19 jun. 2019.

MARTINS, D.A. et.al. **O conceito de fatores humanos na aviação**. Unicamp, 2006. Disponível em: https://www.fef.unicamp.br/fef/sites/uploads/deafa/qvaf/fadiga_cap14.pdf. Acesso em: 27 mar. 2019.

MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. **Direito administrativo**: Parte introdutória, parte geral e especial. Rio de Janeiro: Forense, 2003.

NASCIMENTO, G.H.P. et.al.. **Identificação das influências do fator humano, fadiga e desgaste psicossocial dos pilotos de aviação civil na causalidade de acidentes aéreos**: uma revisão da literatura. XXXVI Encontro Nacional de Engenharia de Produção. Contribuições da Engenharia de Produção para Melhores Práticas de Gestão e Modernização do Brasil. João Pessoa/PB, Brasil, de 03 a 06 de outubro de 2016.. Disponível em: http://abepro.org.br/biblioteca/TN_STO_229_339_29924.pdf. Acesso em: 27 mar. 2019.

O QUE É SER UM COMANDANTE. **Aeromagazine**. Disponível em: https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/o-que-e-ser-um-comandante_59.html. Acesso em: 10 fev. 2019.

PACHECO, José da Silva. **Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica**. Rio de Janeiro: Forense, 2001.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA CASA CIVIL SUBCHEFIA PARA ASSUNTOS JURÍDICOS. **Código Brasileiro de Aeronáutica**: Lei 7.565/1986.

RODRIGUES, Silvio. **Responsabilidade Civil**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 1979. 13 p.

SILVA, De Plácido e. **Dicionário Jurídico Conciso**. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2008. 749 p.

SUPERIOR Tribunal de Justiça STJ - RECURSO ESPECIAL : REsp 476445 MT 2002/0145486-8 - Rel. e Voto. Disponível em: <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/7414012/recurso-especial-resp-476445-mt-2002-0145486-8-stj/relatorio-e-voto-13068149>. Acesso em: 6 fev. 2019.

TISSOT, I. **Fatores Humanos**: Gerenciamento do risco de fadiga e prevenção do uso de substâncias psicoativas. Seminário de Gerenciamento de Segurança

Operacional. 2013. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/gerenciamento-da-seguranca-operacional/promocao-da-seguranca-operacional-2/palestras/usosubstanciaspsicoativas.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2019.

UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA. **Sociedade, Segurança e Cidadania**: Livro III - Aviação: direito e gestão. Palhoça, 2018. (NESC).