



UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA
GUILHERME MENDES ARAUJO

**A EVENTUAL RESPONSABILIDADE PENAL DO CONTROLADOR DE TRÁFEGO
AÉREO EM INCIDENTES OU ACIDENTES AERONÁUTICOS**

PALHOÇA
2017

GUILHERME MENDES ARAUJO

**A EVENTUAL RESPONSABILIDADE PENAL DO CONTROLADOR DE TRÁFEGO
AÉREO EM INCIDENTES OU ACIDENTES AERONÁUTICOS**

Monografia apresentada ao Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Gestão e Direito Aeronáutico, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito à obtenção do título de Especialista em Gestão e Direito Aeronáutico.

Orientação: Prof. Dr. Giovani de Paula

PALHOÇA
2017

GUILHERME MENDES ARAUJO

**A EVENTUAL RESPONSABILIDADE PENAL DO CONTROLADOR DE TRÁFEGO
AÉREO EM INCIDENTES OU ACIDENTES AERONÁUTICOS**

Esta Monografia foi julgada adequada à obtenção do título de Especialista em Gestão e Direito Aeronáutico e aprovado em sua forma final pelo Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Gestão e Direito Aeronáutico, da Universidade do Sul de Santa Catarina.

Palhoça, 05 de outubro de 2017.

Professor orientador: Giovani de Paula, Dr.

Universidade do Sul de Santa Catarina

Prof. Cléo Marcus Garcia, MSc.

Universidade do Sul de Santa Catarina

Aos meus pais, que são minhas referências,
por todo o amor, carinho, apoio e incentivo.

AGRADECIMENTOS

A minha namorada por todo incentivo.

Ao meu orientador, pelo suporte, por suas correções e incentivos à elaboração deste trabalho.

Aos meus pais, pelo amor, incentivo e apoio incondicional e por terem sempre me incentivado a trilhar meus caminhos nesta apaixonante área que é a aviação.

Aos meus amigos, companheiros de trabalho e irmãos de amizade que fizeram parte de minha formação e contribuíram com ideias e conselhos.

RESUMO

O transporte aéreo é um sistema altamente complexo, composto de pessoal especializado, procedimentos operacionais padronizados e tecnologia de ponta. Quanto ao pessoal altamente qualificado temos o controlador de tráfego aéreo, que é responsável pelo ordenamento e gerenciamento de todo fluxo de tráfego aéreo, sempre priorizando a segurança de voo. Porém, falhas ocorrem e com isso, acidentes e incidentes aeronáuticos que necessitam ser investigados. O objetivo do trabalho é identificar e analisar quais as eventuais responsabilidades penais que poderiam ser imputadas ao controlador de tráfego aéreo em um acidente ou incidente aeronáutico. Para a realização do trabalho utilizou-se uma pesquisa bibliográfica em artigos, relatórios de acidentes e incidentes aeronáuticos no Brasil e no mundo, pareceres de investigadores em relação a culpabilidade e responsabilidade dos envolvidos, além de jurisprudências de acidentes e incidentes aeronáuticos que foram efetivamente judicializados. Após análise de casos reais de acidente e incidentes aeronáuticos no Brasil e no mundo, conclui-se que, no geral, mais do que possível, têm-se tornando uma tendência a criminalização de acidentes e incidentes aeronáuticos, devido a grande atenção e repercussão que geram e pela independência do judiciário em realizar investigações com objetivo de apurar a responsabilidade jurídica. Sendo o controlador de tráfego aéreo um dos agentes, envolvidos diretamente na segurança das aeronaves, e que, após um acidente ou incidente, será alvo de intensa investigação, podendo ser responsabilizado penalmente por suas condutas, caso estas tenham dado causa ao acidente ou incidente.

Palavras-chave: Controle de tráfego aéreo. Responsabilidade Penal. Acidente aeronáutico.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CBA	Código Brasileiro Aeronáutico
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
OACI	Organização Aviação Civil Internacional
ONU	Organização das Nações Unidas
SISCEAB	Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
2. O CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO NO BRASIL	12
2.2 CARREIRA DO CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO	15
2.3 ATRIBUIÇÕES DO CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO.....	16
3. A RESPONSABILIDADE PENAL DO CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO	18
3.1 CONCEITO DE ACIDENTE E INCIDENTE AERONÁUTICO	18
3.2 DIREITO PENAL E PROCESSUAL PENAL.....	19
3.3 A RESPONSABILIDADE PENAL.....	20
3.4 A CONDUTA.....	21
4. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	24
4.1 ANÁLISE DE PONTENCIAIS SITUAÇÕES QUE PODERIAM GERAR RESPONSABILIDADE PENAL AO CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO	25
4.2 ANÁLISE DE CASOS REAIS NO BRASIL	27
4.2.1 Acidente GOL1907 e Embraer Legacy (2006)	27
4.2.2 Acidente do grupo musical Mamonas Assassinas (1996)	29
4.2.3 Acidente em Rio Branco – AC (1982)	30
4.2.4 Acidente na Serra dos Macacos – RJ, Lufthansa Boeing 707 (1979).....	35
4.3 ANÁLISE DE CASOS REAIS NO MUNDO	36
4.3.1 Acidente em Zagreb, extinta Iugoslávia, Hawker Trident e Douglas DC-9 (1976)	36
4.3.2 Acidente do Lago Constance, em Überlingen na Alemanha (2002)	36
4.3.3 Incidente JAL Boeing 747 e JAL Douglas DC-10, Japão (2001)	38
5. CONCLUSÃO	40
REFERÊNCIAS	42

1. INTRODUÇÃO

O sistema de transporte aéreo é um sistema altamente complexo, composto de pessoal especializado, procedimentos operacionais padronizados e tecnologia de ponta. A infraestrutura abrange desde os funcionários das empresas aéreas, como pessoal de apoio às operações de pátio e pistas, limpeza, operação e manutenção aeroportuária, meteorologia aeronáutica, controle de tráfego aéreo, dentre outros. É considerado um dos meios de transporte mais seguro existente. Contudo, como todo sistema, possui falhas, incluindo falhas humanas que podem resultar em acidentes ou incidentes aeronáuticos.

O acidente aeronáutico é um evento que tem potencial para ceifar grande número de vidas e gerar extenso dano material. Por isso, é comum que tais acidentes causem profunda consternação social, com clamores públicos por justiça, pela identificação e responsabilização de eventuais culpados. Tal clamor encontra eco na imprensa e provoca a ação das autoridades políticas.

Contudo, um dos principais agentes do setor de transporte aéreo, o controlador de tráfego aéreo, um dos principais responsáveis pela segurança deste meio de transporte, também está vulnerável a ser responsabilizado por seus atos e condutas, caso estes tenham dado causa ao acidente ou incidente.

Para a realização do trabalho utilizou-se uma pesquisa bibliográfica em artigos, relatórios de acidentes e incidentes aeronáuticos no Brasil e no mundo, pareceres de investigadores em relação a culpabilidade e responsabilidade dos envolvidos, além de jurisprudências de acidentes e incidentes aeronáuticos que foram efetivamente judicializados.

O trabalho ficou dividido em cinco capítulos onde o primeiro faz uma breve apresentação do trabalho e objetivo do mesmo. No segundo capítulo destaca o controle de tráfego aéreo, a estrutura do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro, a carreira e as atribuições do controlador de tráfego aéreo.

O terceiro capítulo enfatiza a responsabilidade penal do controlador de tráfego aéreo, destacando os conceitos de acidentes e incidentes aeronáuticos, e direito penal e processual penal, responsabilidade penal dando ênfase a conduta, seja ela dolosa ou culposa.

No quarto, capítulo apresenta-se os resultados e discussões enfatizando a análise de potenciais situações que poderiam gerar responsabilidade penal ao controlador de tráfego aéreo e sobretudo, análise de casos reais no Brasil e no mundo,

Já no quinto, e último, capítulo é apresentado as conclusões deste trabalho que pretende-se que sirva para referências e promoção de pesquisas e discussões futuras sobre a responsabilidade penal dos controladores de tráfego aéreo, haja vista ser um tema atual, complexo e recente a questão das implicações jurídicas de controladores de tráfego aéreo no caso de incidentes e acidentes aeronáuticos, e é nesse sentido que espera-se a contribuição do mesmo com a comunidade acadêmica e à sociedade.

2. O CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO NO BRASIL

Desde a criação do avião por Santos Dumont e os irmãos Wright, no início do século XX, este invento só teve seu efetivo desenvolvimento após a Primeira Guerra Mundial e durante a Segunda Guerra Mundial, momento em que o mundo desenvolvia rapidamente a indústria e criava novas técnicas, advindas da necessidade e dos investimentos da guerra, o que permitiu o desenvolvimento das tecnologias empregadas nos processos de produção das aeronaves.

Ao final da Segunda Grande Guerra, com a crescente demanda de aeronaves, surgia a necessidade da criação de normas e regras para este recém criado setor que crescia rapidamente, o setor do transporte aéreo. Assim, representantes de 53 nações reuniram-se em dezembro de 1944, na Conferência Internacional de Aviação Civil, também conhecida como Convenção de Chicago, para estabelecer regras sobre o transporte aéreo internacional e determinar a criação da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), que teria o objetivo de regular e desenvolver padrões e técnicas para a navegação aérea e o transporte aéreo, nesse contexto se insere a questão da estruturação, organização e controle do espaço aéreo, conforme veremos inicialmente a seguir nesta pesquisa.

2.1 ESTRUTURA DO SISTEMA DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO BRASILEIRO (SISCEAB)

O Brasil foi uma das nações participantes da Convenção de Chicago, e que, recepcionou a referida conferência em sua legislação através do Decreto n.º21.713 de 17 de agosto de 1946 (Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945).

Atualmente a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) é uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU) responsável pela promoção do desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil mundial, por meio do estabelecimento de normas e regulamentos.

Quanto ao arcabouço legal brasileiro para a composição do SISCEAB, vejamos o que consta nas competências da União em nossa Constituição Federal (BRASIL, 1988):

Art. 21 – Compete à união:

[...]

XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

[...]

c) a navegação aérea, aeroespacial, e a infraestrutura aeroportuária;

Já no artigo seguinte de nossa constituição, é detalhado sobre as competências da união quanto à legislação, vejamos (BRASIL, 1988):

Art. 22 – Compete privativamente à união legislar sobre:

[...]

X – Regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;

Verificamos, então, que somente a união pode legislar sobre a navegação aérea e aeroespacial, e que, ainda, compete a ela explorar a navegação aérea e aero especial, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão.

Por conseguinte, a união legisla e explora a navegação e o tráfego aéreo, através do Comando da Aeronáutica, antigo Ministério da Aeronáutica (extinto por força da Emenda Constitucional n.º 23, de 2 de setembro de 1999), conforme aduz o Código Brasileiro de Aeronáutica (BRASIL, 1986):

Art. 12 – Ressalvadas as atribuições específicas, fixadas em lei, submetem-se às normas (artigo 1º, § 3º), orientação, coordenação, controle e fiscalização do Ministério da Aeronáutica:

I – a navegação aérea;

II – o tráfego aéreo;

[...]

Somente em 1990, foi criado, o sistema de controle brasileiro tal como conhecemos hoje, o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB), instituído através da Portaria n.º 48/GM3, de 22 de janeiro de 1990 do então Ministério da Aeronáutica, e atualmente encontra-se regulado pela Portaria n.º 913/GC3, de 21 de setembro de 2009 do Ministério da Defesa.

Compete ao SISCEAB, conforme estabelece o Art. 1º da Portaria n.º 913/GC3: “prover os meios necessários para o gerenciamento e o controle do espaço aéreo e o serviço de navegação aérea, de modo seguro e eficiente,

conforme estabelecido nas normas nacionais e nos acordos e tratados internacionais de que o Brasil seja parte” (BRASIL, 2009). A referida portaria define que o órgão central do SISCEAB é o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), pertencente à estrutura do Comando da Aeronáutica, que tem como papel principal normatizar, coordenar e supervisionar as atividades do SISCEAB.

Fazem parte das atividades desenvolvidas pelo DECEA, conforme o Art. 2º da Portaria n.º 913/GC3.

Art. 2º As atividades desenvolvidas no âmbito do SISCEAB são as seguintes:

I - controle da Circulação Aérea Geral (CAG) e da Circulação Operacional Militar (COM);

II - vigilância do espaço aéreo;

III - telecomunicações aeronáuticas e auxílios à navegação aérea;

IV - gerenciamento de tráfego aéreo;

V - meteorologia aeronáutica;

VI - cartografia aeronáutica;

VII - informações aeronáuticas;

VIII - busca e salvamento;

IX - inspeção em voo;

X - coordenação e fiscalização do ensino técnico-específico; e

XI - supervisão de fabricação, reparo, manutenção e distribuição de equipamentos empregados nas atividades de controle do espaço aéreo.

Parágrafo único. Em decorrência das atividades listadas no caput deste artigo, são prestados serviços de navegação aérea, que estão sujeitos ao pagamento de tarifas específicas, cuja sistemática de cobrança encontra-se prevista em legislação pertinente. (BRASIL, 2009)

Desta forma, como exposto nas atividades desenvolvidas pelo DECEA, cabe a este órgão o controle de circulação aérea do tráfego aéreo civil, chamada de Circulação Aérea Geral, que são os tráfegos de transporte regular, não-regular e geral de passageiros, cargas e voos desportivos, e também o tráfego aéreo exclusivamente militar de defesa da soberania nacional e segurança do espaço aéreo, chamada de Circulação Operacional Militar.

Embora caiba ao DECEA o controle tanto da aviação civil quanto da aviação militar, este ofício é desempenhado por profissionais distintos. Enquanto a aviação militar é controlada por controladores chamados de Controlador de Tráfego Aéreo Militar ou Controlador de Operações Aéreas Militares, o profissional responsável pelo controle das aeronaves civil é chamado, somente, de Controlador de Tráfego Aéreo, e será este o profissional objeto de nosso estudo.

2.2 CARREIRA DO CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO

Podemos definir o Controlador de Tráfego Aéreo como:

Profissional civil ou militar cuja formação e qualificação o torna capaz de desempenhar as atividades operacionais de controle, coordenação, supervisão, gerenciamento e instrução relacionadas ao tráfego aéreo nos diversos órgãos de controle do SISCEAB. (BRASIL, 2012, p. 7)

Muito embora tenhamos visto que o controle do espaço aéreo, no Brasil é exercido pelo Comando da Aeronáutica, verificamos que o controlador de tráfego aéreo é o profissional “civil ou militar”. Isto ocorre, na figura dos artigos 21º e 22º da Constituição Federal vistos anteriormente.

Como visto no Art. 22º, de nossa lei maior, “compete privativamente a união legislar sobre a navegação aérea”. Contudo, no Art. 21º vimos que é competência de a união explorar a navegação aérea, diretamente ou mediante autorização, permissão ou concessão. Então enquanto somente a união cabe legislar a navegação aérea. Mas a exploração da navegação aérea, também compete a união, mas não de forma exclusiva, ela pode fazer diretamente ou pode autorizar, permitir ou conceder a outro ente que o faça.

Desta forma, atualmente no Brasil os controladores de tráfego aéreo podem ser submetidos a diferentes regimes jurídicos: podem ser militares, podem ser servidores públicos estatutários ou podem ser empregados celetistas, tanto de empresas públicas quanto de empresas privadas.

Muito embora estes diferentes regimes jurídicos aos quais os profissionais do controle de tráfego aéreo estão submetidos, acabam gerando diversos efeitos nas relações de trabalho, entretendo estes diferentes regimes não diferem quanto ao seu exercício como agente público.

Mauro Sérgio dos Santos caracteriza agente público como “as pessoas físicas que, em nome do Estado, desenvolvem as atividades necessárias à consecução do bem comum” (SANTOS, 2012, p. 136) e ainda completa “todas as pessoas que de qualquer forma ou sob qualquer pretexto exercem função de natureza pública são enquadradas no amplo conceito de agente público” (SANTOS, 2012, p.137).

Para Elisson Costa “A expressão “agentes públicos” é a designação ampla que abrange todas as pessoas físicas que prestam serviços à Administração

Pública direta ou indireta, com ou sem vínculo empregatício, mediante o pagamento ou não de remuneração” (COSTA, 2012, p.69).

2.3 ATRIBUIÇÕES DO CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO

As principais regras e normas que legislam o controle de tráfego aéreo estão descritas nas Instruções do Comando da Aeronáutica n.º 100-12 e 100-37 (Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo, respectivamente). Estes normativos são baseados em normas internacionais da OACI.

Estas normas que vão delinear quais as responsabilidades e qual o dever do controlador de tráfego aéreo em diversas situações descritas nestes documentos, contudo também são elencadas situações em que o controlador não deve agir conforme a situação requer a depender da infraestrutura de meios a sua disposição.

O serviço de controle de tráfego aéreo é prestado, basicamente, por três tipos de órgãos de controle, são eles: controle de área, controle de aproximação e o controle de aeródromo.

4 SERVIÇO DE CONTROLE DE ÁREA

4.1 FINALIDADE

O Serviço de Controle de Área será prestado aos voos controlados nas áreas de controle (aerovias e outras partes do espaço aéreo assim definidas), a fim de prevenir colisão entre aeronaves, bem como acelerar e manter ordenado o fluxo de tráfego aéreo. (BRASIL, 2016, pg.75, grifo do autor)

5 SERVIÇO DE CONTROLE DE APROXIMAÇÃO

5.1 ATRIBUIÇÕES

5.1.1 Os APP têm a atribuição de emitir autorizações de tráfego às aeronaves que estiverem voando ou que se propuserem voar dentro de TMA ou CTR, com o objetivo de:

- a) manter as separações mínimas estabelecidas entre as aeronaves;
- b) disciplinar, acelerar e manter ordenado o fluxo de tráfego aéreo; e
- c) orientar e instruir as aeronaves na execução dos procedimentos de espera, chegada e saída, estabelecidos pelo DECEA. (BRASIL, 2016, pg.110, grifo do autor)

6 SERVIÇO DE CONTROLE DE AERÓDROMO

6.1 FUNÇÕES DAS TORRES DE CONTROLE DE AERÓDROMO

6.1.1 As TWR transmitirão informações e autorizações às aeronaves sob seu controle para conseguirem um movimento de tráfego aéreo seguro, ordenado e rápido no aeródromo e em suas proximidades com o objetivo de evitar abalroamento entre as aeronaves:(...) (BRASIL, 2016, pg.122, grifo do autor)

Conforme se pode verificar no normativo do Comando da Aeronáutica, para os três serviços prestados pelo controlador de tráfego aéreo, o objetivo preponderante é o de prevenir colisão entre as aeronaves. Desta forma pode-se

dizer que a principal função do controlador de tráfego aéreo é prevenir a colisão de uma ou mais aeronaves, e ela o faz sempre ordenando tanto o fluxo de aeronaves quanto ordenando às aeronaves. Cabe ao controlador estipular e definir, em modo imperativo, o ordenamento do fluxo de aeronaves em prol da segurança, executando sempre de acordo com o que rege a legislação e o normativo do controle aéreo.

Embora este profissional tenha diversos poderes, cabendo a ele a determinação e ordenamento do tráfego aéreo, mas sempre com vistas à segurança, respeitando normas nacionais e internacionais, quando de uma infração das normas aeronáuticas e normas de tráfego aéreo, o poder de polícia recai sobre a autoridade aeronáutica, na figura da Junta de Julgamento da Aeronáutica, onde caberia ao controlador somente realizar o encaminhamento da infração para que este órgão faça a apuração e julgamento das infrações administrativas previstas nas normas de tráfego aéreo.

Assim, no capítulo seguinte será discutida a responsabilidade penal que pode ser eventualmente atribuída ao controlador de tráfego aéreo no exercício de sua função.

3. A RESPONSABILIDADE PENAL DO CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO

Esta seção tem como objetivo apresentar a Aviação Civil no mundo e no Brasil, discorrer sobre a legislação de Aviação Civil internacional da qual o Brasil é signatário, proceder a uma abordagem no conceito de acidente e incidente aeronáutico, destacar direito penal e processual penal, responsabilidade penal destacando a conduta, seja ela, dolosa ou culposa.

3.1 CONCEITO DE ACIDENTE E INCIDENTE AERONÁUTICO

Assim como diz o ditado “*errar é humano*”, o erro está presente em nossa natureza humana e falha. Por isto é impossível, por mais seguro que fosse o sistema, alcançar número zero de acidentes e falhas.

Por ser uma indústria tão complexa, a indústria aeronáutica, certamente está exposta a diversos perigos. Um destes perigos é a diminuição da separação entre aeronaves, por diversos motivos, mas para este estudo em questão veremos o motivo como sendo um erro do controlador de tráfego aéreo, e para isto o Comando da Aeronáutica define:

1.5.2 ACIDENTE AERONAUTICO

1.5.2.1 Toda ocorrência aeronáutica relacionada à operação de uma aeronave tripulada, havida entre o momento em que uma pessoa nela embarca com a intenção de realizar um voo até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado ou, no caso de uma aeronave não tripulada, toda ocorrência havida entre o momento que a aeronave está pronta para se movimentar, com a intenção de voo, até a sua inércia total pelo término do voo, e seu sistema de propulsão tenha sido desligado e, durante os quais, pelo menos uma das situações abaixo ocorra:

a) uma pessoa sofra lesão grave ou venha a falecer como resultado de:

- estar na aeronave;
- ter contato direto com qualquer parte da aeronave, incluindo aquelas que dela tenham se desprendido; ou
- ser submetida à exposição direta do sopro de hélice, de rotor ou de escapamento de jato, ou às suas consequências.

b) a aeronave sofra dano ou falha estrutural que:

- afete a resistência estrutural, o seu desempenho ou as suas características de voo; ou
- normalmente exija a realização de grande reparo ou a substituição do componente afetado.

c) a aeronave seja considerada desaparecida ou esteja em local inacessível.

(BRASIL, 2014, pg.8)

Já o incidente aeronáutico é definido como:

1.5.13 INCIDENTE AERONÁUTICO

1.5.13.1 Ocorrência aeronáutica relacionada à operação da aeronave tripulada, havida entre o momento em que uma pessoa nela embarca com a intenção de realizar um voo, até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado, que não chegue a se caracterizar como um acidente aeronáutico, mas que afete ou possa afetar a segurança da operação. (BRASIL, 2014, pg.10)

O acidente, indubitavelmente, é quando ocorre queda, destruição da aeronave e/ou graves lesões a pessoas ou falecimento.

Já o incidente aeronáutico é toda ocorrência aeronáutica que afete ou possa afetar a segurança de voo da (s) aeronave (s).

3.2 DIREITO PENAL E PROCESSUAL PENAL

A Constituição Federal de 1988 define logo em seu Art. 1º que a dignidade da pessoa humana é um dos fundamentos da República Federativa do Brasil e destaca que são direitos e garantias fundamentais aos brasileiros e estrangeiros residentes no país (Art. 5º): o direito à vida, à liberdade, à propriedade, o direito a indenização por dano material ou dano moral sofrido, a garantia ao contraditório e a ampla defesa aos litigantes em processo judicial ou administrativo e, conseqüentemente, também garantindo que ninguém será considerado culpado até o trânsito em julgado de sentença penal condenatória, desta forma, a Constituição define que todos têm direito a vida e a liberdade, mas também define que aos litigantes em processo judicial o direito ao contraditório e a ampla defesa, e caso sejam considerados culpados em sentença penal condenatória define em seu Art. 5º XLVI os tipos de penas adotados pelo Estado Brasileiro.

Para Capez (2011, p. 20) o direito penal é o segmento jurídico que seleciona os comportamentos humanos mais graves, capazes de colocar em risco valores fundamentais para a sociedade, descrevendo tais ações como infrações penais imputando, em consequência, as respectivas sanções previstas. Já para Batista (1996, p.116, apud GRECO, 2008, p.4) “a missão do direito penal é a proteção de bens jurídicos, através da cominação, aplicação e execução da pena”. Desta forma a lei penal, o qual é definido o direito penal é estabelecido no Código Penal Brasileiro (Decreto-Lei nº 2.848 de 7 de dezembro de 1940). Enquanto o Código Processual Penal (Decreto-Lei nº 3.869 de 3 de outubro de 1941) define, organiza e disciplina as regras para a aplicação do Código Penal.

Um dos procedimentos definidos no processo penal é o inquérito, que nada mais é do que o “procedimento investigatório instaurado em razão da prática de uma infração penal, composto por uma série de diligências, quem tem como objetivo obter elementos de prova para que o titular da ação possa propô-la contra o criminoso” (REIS; GONÇALVES, 2016, p. 64). Portanto quando um crime é cometido, é dever do Estado, através de polícia judiciária, proceder com a investigação do fato, com a finalidade de buscar provas de autoria e materialidade, para então apresenta-las ao titular da ação penal, para que este ofereça ou não a denúncia contra o acusado. Em se oferecendo a denúncia contra o acusado, a autoridade policial oferecerá a denúncia ao juiz, para que avalie se há indícios suficientes de autoria e materialidade para o recebimento da denúncia, caso considere que há indícios suficientes é instaurada a ação penal que seguirá todo seu rito, definido pelas leis do direito penal, garantindo o contraditório e a ampla defesa ao acusado, até que o juízo defina a sentença penal.

3.3 A RESPONSABILIDADE PENAL

Como visto anteriormente, por estar executando uma atividade cuja execução compete à União (o controle de tráfego aéreo), o controlador passa a ser um agente público, mesmo aqueles funcionários de empresa pública ou privada, como define o código penal define em seu Art. 327º.

Funcionário público

Art. 327 - Considera-se funcionário público, para os efeitos penais, quem, embora transitoriamente ou sem remuneração, exerce cargo, emprego ou função pública.

§ 1º - Equipara-se a funcionário público quem exerce cargo, emprego ou função em entidade paraestatal, e quem trabalha para empresa prestadora de serviço contratada ou conveniada para a execução de atividade típica da Administração Pública. (Incluído pela Lei nº 9.983, de 2000).

§ 2º - A pena será aumentada da terça parte quando os autores dos crimes previstos neste Capítulo forem ocupantes de cargos em comissão ou de função de direção ou assessoramento de órgão da administração direta, sociedade de economia mista, empresa pública ou fundação instituída pelo poder público. (Incluído pela Lei nº 6.799, de 1980) (BRASIL, 1940).

Verifica-se que para os efeitos penais, considera-se funcionário público, aquele que exerce cargo, emprego ou função pública, mesmo que transitoriamente,

não necessitando ser servidor público em sentido estrito, mas todo aquele que exerce função pública, com o controlador de tráfego aéreo.

Para Helly Lopes Meirelles, eminente jurista e doutrinador do Direito Administrativo.

Os servidores públicos, no desempenho de suas funções ou a pretexto de exercê-las, podem cometer infrações de quatro ordens: *administrativa, civil, criminal e improbidade administrativa*. Por essas infrações deverão ser responsabilizados no âmbito interno da Administração e/ou judicialmente. (MEIRELLES, 2016, p. 613)

E ainda completa “A *responsabilidade criminal* é a que resulta do cometimento de *crimes funcionais*.” (MEIRELLES, 2016, p. 618).

Diante disto, não há dúvidas que os servidores públicos, no exercício de suas funções, são responsáveis pelos atos que exercem ou pelas omissões da inexecução de suas tarefas.

No momento em que estas ações ou omissões caracterizam-se como antijurídico (ato ilícito), o agente está passível de assumir suas consequências jurídicas.

3.4 A CONDUTA

Fernando Capez define conduta como:

Conduta é a ação ou omissão humana, consciente e voluntária, dirigida a uma finalidade. Conduta penalmente relevante é toda ação ou omissão humana, consciente e voluntária, dolosa ou culposa, voltada para uma finalidade, típica ou não, mas que produz ou tenta produzir um resultado previsto na lei penal como crime. (CAPEZ, 2008 p.115).

Rogério Greco diz ainda, sobre a conduta, ser sinônimo de ação e de comportamento, e ainda reforça como sendo ação ou comportamento humano (GRECO, 2008, p. 147).

Verifica-se então, que a conduta é uma ação ou omissão de uma pessoa.

Para o direito penal, é importante analisar se esta ação ou omissão (conduta) produziu algum efeito previsto nas leis penais caracterizados como crime.

Então Fernando Capez conclui “conduta penalmente relevante é toda ação ou omissão humana, consciente e voluntária, dolosa ou culposa, voltada a uma finalidade, típica ou não, mas que produz ou tenta produzir um resultado previsto na lei penal como crime” (CAPEZ, 2008, p. 116).

Portanto a conduta do crime pode ser dividida entre crime doloso e culposo.

3.4.1 Conduta dolosa

Doloso, é o crime em que se teve a intenção de produzir o resultado (dolo direto) ou assumiu o risco de produzir o resultado (dolo indireto). Fernando Capez ainda define o dolo como sendo a vontade e a consciência da pessoa humana de realizar a conduta (CAPEZ, 2008, p. 220)

3.4.2 Conduta culposa

Já o crime culposo é aquele “cujo resultado não for querido ou aceito pelo agente, mas que, previsível, seja proveniente de inobservância dos deveres de cuidado (imprudência, negligência ou imperícia)” (CUNHA, 2016, p.165). Fernando Capez define dever objetivo de cuidado, como sendo o dever que todas as pessoas devem ter o dever normal de cuidado (CAPEZ, 2008, p. 227).

Então quando uma pessoa não observa seu dever normal de cuidado, resultando em um crime, previsto no código penal, crime cujo resultado não foi desejado, este comete um crime culposo.

Mas esta inobservância do dever de cuidado pode manifestar-se em três modalidades de culpa, assim como define o Código Penal:

Art. 18 - Diz-se o crime:

Crime culposo

II - culposo, quando o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia.

Parágrafo único - Salvo os casos expressos em lei, ninguém pode ser punido por fato previsto como crime, senão quando o pratica dolosamente. (art. 18, II, CP)

Como se pode ver, o código penal prevê três modalidades de culpa, são elas: a imprudência, a negligência ou a imperícia.

3.4.2.1 Imprudência

A imprudência é a conduta positiva pelo agente, que ao não observar seu dever normal de cuidado, comete um ato lesivo, um crime, previsível, por ter agido de forma precipitada, de forma descuidada, sem os devidos cuidados que o caso requer.

3.4.2.2 Negligência

A negligência é a conduta negativa, é a omissão do agente. Neste caso é o deixar de fazer algo, a indiferença, o descuido, o desleixo pelas regras e pelas normas, podendo adotar o cuidado e a cautela, mas não o faz, gerando um ato lesivo.

3.4.2.3 Imperícia

Já a imperícia é, assim como a imprudência, uma conduta positiva, mas neste caso, a imperícia é fazer algo com inaptidão, com a falta de capacidade técnica no exercício de profissão, arte ou ofício.

Nota-se que a imperícia é no exercício de profissão, arte ou ofício, pois “aquele que possui capacidade técnica não pode agir com imperícia” (BRANDÃO, 2010, p.185).

É importante esta distinção, pois aquele que em exercício de seu ofício, deve deter os conhecimentos e aptidões necessárias para tal, e se este comete um ato lesivo, este está sendo imperito em sua profissão.

Portanto se o ato lesivo ocorrer fora do âmbito do exercício de profissão, arte ou ofício, o fato será imprudente ou negligente. Análise de casos reais de acidentes e incidentes que ocorreram no Brasil e no Mundo, destaca a eventual culpabilidade do controlador de tráfego aéreo, como foi demonstrado através da análise de potenciais situações que poderiam gerar responsabilidade penal ao controlador de tráfego aéreo.

4. APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Quando se fala em responsabilidade penal do controlador de tráfego aéreo, é necessário elencarmos qual o antijurídico (ato ilícito) que este agente esta passível de cometer.

Não há dúvidas em que, o primeiro caso em que vem em nossas mentes é quando este agente comete um erro na execução de suas atividades causando um acidente aeronáutico com a morte dos passageiros e destruição da aeronave.

Mas também é possível que este agente seja responsabilizado, penalmente quando expõe a perigo a segurança das aeronaves e do transporte aéreo.

Expor à vida de terceiros a uma situação de perigo, o código penal prevê.

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. (BRASIL, 1940)

Todavia, expor a vida de outrem a perigo, o sujeito passivo é a pessoa, o indivíduo, e em nossa pesquisa a objetividade jurídica é a proteção do bem comum, a integridade pública e do transporte aéreo. Para isto nosso Código Penal prevê

Atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo

Art. 261 - Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea:

Pena - reclusão, de dois a cinco anos.

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.

Neste caso, para Victor Eduardo Rios Gonçalves, a objetividade jurídica deste artigo é “A incolumidade pública, no sentido de manter a segurança nos meios de transporte referidos no tipo penal”, sendo o sujeito passivo a coletividade e o sujeito ativo podendo ser qualquer pessoa (GONÇALVES, 2016, p.773-774).

Portanto, o controlador de tráfego aéreo, responderá, penalmente, por suas ações ou omissões, em que sua conduta, tenha dado causa ao resultado, sendo este resultado, como acabamos de ver, a exposição de aeronave a situação de perigo.

Importante ressaltar que o artigo 261 é um crime de perigo, e, portanto, independe do resultado, pois para Marcelo Honorato, não abrange a vontade de causar o dano, pois o mero fato de expor em risco a aeronave, mesmo se não houver queda da aeronave, já é suficiente para atrair a persecução criminal (HONORATO, 2015, p.29).

Mesmo não sendo objeto deste estudo, ainda é importante analisarmos a lei administrativa que legisla sobre o setor de transporte aéreo, o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986), pois ela também nos remete quanto ao concurso de delitos e crimes no transporte aéreo.

Art. 88-D. Se, no curso de investigação SIPAER, forem encontrados indícios de crime, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente.

[...]

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

§ 1º Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente. (BRASIL, 1986)

4.1 ANÁLISE DE PONTENCIAIS SITUAÇÕES QUE PODERIAM GERAR RESPONSABILIDADE PENAL AO CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO

Como visto, conforme o art. 261 do Código Penal “Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea”, ou seja, independente do resultado, somente o fato de expor em perigo aeronave configura-se crime contra a segurança do transporte aéreo, e possui pena de reclusão de dois a cinco anos.

Segundo BITENCOURT (2009, p.281 apud HONORATO, 2015, p 243) aquele que agrupar o “poder” de agir, o “dever” de agir e cuja ação teria capacidade de “evitar” o resultado, este sujeito caracteriza-se como garantidor, e passa a ser sujeito ativo de todos os delitos produzidos decorrentes de sua omissão.

Já para KALAZANS (2011, p.103) dependendo das circunstâncias, a forma como o controlador instrui a aeronave, passa a ser responsável pelo resultado.

Desta forma, analisando pensamentos de importantes juristas fazendo o intercâmbio com as atribuições do controlador de tráfego aéreo, podemos inferir que o controlador de tráfego aéreo é o garantidor da segurança das aeronaves sob sua jurisdição, pois ele tem as ferramentas e os meios para prover a separação entre as aeronaves, tem o dever por ofício e suas ações podem evitar um acidente aéreo além de que o controlador pode ser responsável pelo resultado que produz.

Verificaremos então de uma eventual responsabilidade pelo resultado em que o controlador produziu diretamente ou deu causa ao resultado, situações em que este poderia ser responsabilizado criminalmente. Mas primeiramente, precisaremos definir o que é crime. Para GRECO (2008, p.142) o crime, ou infração penal, é caracterizado quando há um fato típico com a presença de uma conduta que gera um resultado, onde esses devem ser interligados com umnexo causal, que deve quebrar um antijurídico e que este deve ser culpável. Podemos resumir de forma ao fácil entendimento, que o crime é aquele que está previsto no Código Penal, em que a conduta de uma pessoa gera um resultado (também previsto na lei penal) e a conduta e resultado devem estar vinculados.

Como vimos acima, a lei penal define o crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo, em seu artigo 261, de tal modo que independente do resultado há a configuração do crime. E será este ilícito penal que basearemos nossos estudos das condutas do controlador de tráfego aéreo.

Além das citações acima elencadas, veremos sob a ótica de jurista do direito penal, CAPEZ (2011, p. 185) que diz “Sempre que o agente tiver, por lei, a obrigação de cuidado, proteção e vigilância, deverá ser responsabilizado pelo resultado se, com sua omissão, tiver concorrido para ele com dolo ou culpa.”.

4.2 ANÁLISE DE CASOS REAIS NO BRASIL

4.2.1 Acidente GOL1907 e Embraer Legacy (2006)

O segundo maior acidente aéreo do Brasil, e certamente, um dos mais marcantes, resultando posteriormente em uma crise da aviação brasileira conhecida como “caos aéreo”, ocorreu em 29 de setembro de 2006 quando uma aeronave comercial da empresa GOL Linhas Aéreas, modelo Boeing 737-800 chocou-se em voo, na região da Serra do Cachimbo (MT), em plena região amazônica, com uma aeronave de uma empresa de taxi aéreo estadunidense, modelo Embraer Legacy 600, causando danos ao jato Legacy que conseguiu pousar em segurança na Base Aérea do Cachimbo e a queda da aeronave comercial, matando todos seus ocupantes e causando total destruição da aeronave.

Logo após o acidente, levantou-se uma grande discussão de como que em pleno século XXI, com a tecnologia disponível nas aeronaves e no sistema aéreo, poderiam duas aeronaves se chocar em pleno voo. E logo as atenções se voltaram ao sistema de controle de tráfego aéreo e aos controladores que estavam de serviço naquele fatídico dia.

Após intensas investigações os controladores de tráfego aéreo foram denunciados pelo Ministério Público Federal, imputando-lhes pela prática do crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo (Art. 261 do Código Penal).

Veremos abaixo alguns trechos da denuncia oferecida pelo eminente procurador da república Thiago Lemos de Andrade, do Ministério Público Federal, para melhor compreendermos a visão que a acusação teve quanto ao acidente e a conduta dos controladores, cujos nomes serão omitidos somente por suas iniciais.

Aos 29 de setembro de 2006, um avião Boeing/737-800, prefixo PR-GTD, da companhia Gol Transportes Aéreos S/A, colidiu em pleno voo, sob o céu do Mato Grosso, com um jato Embraer/Legacy 600, prefixo N600XL, recém adquirido pela empresa americana Excel Air Service, dando causa ao maior e mais lamentável acidente da história da aviação brasileira.

[...]

O denunciado F.S.R foi imperito ao emitir autorização incompleta de voo, omitindo as mudanças de níveis de cruzeiro, no que concorreu para o equívoco dos pilotos da aeronave N600XL, incrementando ilicitamente, riscos de acidente. Por essa razão, deve responder pelo crime acima capitulado.

Cometeram essa mesma infração, ainda, os denunciados L.T.A. e L.J.S.B. Ambos violaram normas que regem o exercício de sua profissão, negligenciando procedimentos previstos para os casos de falha de comunicação e de transponder. Ao sonegarem a informação dessas falhas ao CINDACTA 4, inviabilizaram a adoção, por parte daquele órgão, de ações corretivas, como, por exemplo, o desvio do avião PR-GTD. Dessa forma, deixaram de evitar ou minorar, quando podiam fazê-lo, riscos não

permitidos que culminaram com a periclitaco e o sinistro da citada aeronave, e com a conseqüente morte das pessoas nela embarcadas.

O denunciado J.F.S. absteve-se dolosamente de corrigir a altitude da aeronave N600XL, sabendo-a em patamar impróprio para a rota programa. Por isso, e por, nessas condições, ter também deixado de adotar as providências regulamentares para falha de transponder, omitiu-se quanto a risco intolerável de colisão, que podia e devia impedir, a que ambas as aeronaves envolvidas se expuseram. O conhecimento da discrepância de altitude e, portanto, do perigo de colisão,  o ponto que diferencia a sua conduta da dos demais controladores. Enquanto estes supunham que a aeronave estava no nível de cruzeiro correto, J.F.S. sabia que ela não estava, e, assim, concorreu, conseqüentemente, para a instalao e permanência da situao de risco. Há de responder por dois crimes dolosos de atentado contra a segurança do transporte aéreo, em concurso formal (art. 70 do CP). Um, na modalidade fundamental (art. 261, caput, CP), quanto  periclitaco da aeronave N600XL. O outro, qualificado por cento e cinquenta e quatro mortes (art. 261. §1º, c/c art. 263, CP), em relao ao avião sinistrado de prefixo PR-GTD. (BRASIL, 2011, p. 1-7)

V-se então, que na visão da acusao, conforme trecho da denúncia oferecida pelo Ministério Público Federal acima exposto, o controlador F.S.R. foi imperito ao emitir autorizao de voo da aeronave, ou seja, faltou-lhe aptidão, capacidade técnica, para fazer sua obrigao de ofício, emitir autorizações de voo para as aeronaves, e por isto deverá responder por sua imperícia. (BRASIL, 2011, p. 7)

Os controladores L.T.A e L.J.S.B também foram considerados, na denúncia oferecida, inaptos, imperitos, por terem negligenciados procedimentos de ofício para nos casos de falha de comunicao com aeronaves e falha de transponder, e, ainda, sonegaram informao a outro órgão de controle, impedindo que este órgão tomasse ações para evitar a tragédia. (BRASIL, 2011, p. 7)

Por último o acusador denuncia J.F.S por crime doloso, aquele que teve inteno de matar, pois, para o acusador, o controlador sabia que a aeronave N600XL estava voando em altitude incorreta para o voo, omitindo-se quanto ao iminente acidente, que podia e devia impedir. (BRASIL, 2011, p. 7)

Posto a denúncia, veremos que na sentença proferida em primeira instância pelo Exmo. Sr. Juiz Federal Substituto na Vara única de Sinop/MT Murilo Mendes, o juízo condenou o controlador L.T.A por homicídio culposo devido a sinistro de aeronave por atentado a segurança do transporte aéreo, enquanto que decidiu por absolver o controlador J.F.S por ter sido considerado, pelo juiz, "um controlador que não tinha condições de ser controlado", e por ter sido considerado totalmente incapacitado para o exercício de seu ofício, não poderia ser responsabilizado. (BRASIL, 2011)

Posto a decisão em primeira instância, veremos ementa de decisão do egrégio órgão colegiado da terceira turma do Tribunal Regional Federal da 1ª região, em que mantém condenação do controlador condenado em primeira instância.

PENAL. PROCESSUAL PENAL. ATENTADO CONTRA A SEGURANÇA DO TRANSPORTE AÉREO. CP, ART. 261, §3º, C/C 263, 25. INCIDÊNCIA. SENTENÇA PARCIALMENTE PROCEDENTE. RECURSO DE APELAÇÃO DO MPF. APELO DA DEFESA. CONDENAÇÃO. CRIME CULPOSO. NEGLIGÊNCIA E IMPERÍCIA CONFIGURADAS. DOSIMETRIA DA PENA. CULPABILIDADE E CIRCUNSTÂNCIAS DO CRIME DESFAVORÁVEIS. CAUSA DE AUMENTO DE PENA DO § 4º DO ART. 121 DO CÓDIGO PENAL. REPARAÇÃO DE DANOS. CPP, ART. 387, IV. IRRETROATIVIDADE. RECURSO DA ACUSAÇÃO PROVIDO E DA DEFESA NÃO PROVIDO. 1. O MPF ofereceu denúncia narrando a ocorrência de acidente aéreo, que resultou na morte de 154 (cento e cinquenta e quatro) pessoas, envolvendo o avião Boeing 737-800, prefixo PR-GTD, da companhia Gol Transportes Aéreos S/A, que colidiu em pleno vôo, sob o céu do Estado de Mato Grosso, com o jato Embraer/Legacy 600, prefixo N600XL. As duas aeronaves mantinham a mesma altitude (37.00 pés) e voavam em sentidos opostos, em pleno espaço aéreo controlado pelo ACC-BS (Centro de Controle de Área de Brasília), sediado no CINDACTA 1 (Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego aéreo), nesta Capital. 2. O processo foi desmembrado em relação aos pilotos do jato Legacy 600 e os controladores de vôo foram condenados por negligência e imperícia. 3. Aplicação dos artigos 261, § 3º, c/c 263 e 258, todos do Código Penal, incidindo, no caso o § 4º o art. 121, do Código Penal. 4. A pena-base foi exasperada em razão das circunstâncias judiciais referentes à culpabilidade e às circunstâncias do crime. 5. *“O art. 387, inciso IV, do Código de Processo Penal, que dispõe sobre a fixação, na sentença condenatória, de valor mínimo para reparação civil dos danos causados ao ofendido, é norma híbrida, de direito processual e material, razão pela que não se aplica a delitos praticados antes da entrada em vigor da Lei n.º 11.719/2008, que deu nova redação ao dispositivo.”* Precedentes do STJ. 6. Recurso de Apelação do MPF parcialmente provido. 7. Recurso da Defesa não provido. (TRF-1 - 0000384-67.2011.4.01.3603/MT ACrim Relator DESEMBARGADOR MÁRIO CÉSAR RIBEIRO, Data de Julgamento: 24/02/2015, TERCEIRA TURMA)

4.2.2 Acidente do grupo musical Mamonas Assassinas (1996)

O acidente aeronáutico que encerrou de forma abrupta e inesperada a carreira do grupo musical Mamonas Assassinas ocorreu em 02 de março de 1996, quando a aeronave fretada, modelo Learjet 25, que transportava o referido grupo musical de Brasília-DF para Guarulhos-SP. Durante o procedimento de aproximação para pouso (procedimento por instrumentos), com o insucesso de estabilizar a aeronave no procedimento, o piloto executa o procedimento de aproximação perdida (também conhecida como arremetida) em que cancela a aproximação, tomando a aeronave em uma atitude de subida, para tentar um novo pouso. Contudo o piloto inicia uma curva à esquerda informando à torre de controle que possui referências visuais com o solo, para a perna do vento (procedimento visual para pouso)

enquanto o procedimento para aproximação perdida seria subir em frente. Ao curvar a esquerda, a aeronave chocou-se com a Serra da Cantareira após procedimento de arremetida na pista 09R do aeroporto internacional de Guarulhos, matando todos seus ocupantes e destruindo a aeronave.

Muito embora tenha sido apontada a principal causa do acidente a falha dos pilotos quanto a não observação do correto procedimento de aproximação perdida, curvando a aeronave em direção a uma região serrana, a conduta dos controladores de tráfego aéreo poderia ter sido apontada como causa que originasse o acidente, como veremos logo abaixo.

Após o procedimento de arremetida, a tripulação curvou a aeronave a direita, inadvertidamente e sem consentimento do órgão de controle de voo, informando estar “visual” e que iria ingressar no circuito de tráfego para pouso. Cabe-nos um breve parêntese para explicar que quanto uma aeronave informa estar visual e ingressando no circuito de tráfego, este notifica que está modificando suas regras de voo do voo por instrumentos, para o voo visual, cuja responsabilidade da separação com outras aeronaves e do relevo é do próprio piloto.

Desta forma, o piloto assumiu a responsabilidade e prover sua própria separação com o terreno, e por um erro em seu planejamento, levou a aeronave para uma região serrana, causando o acidente.

Neste caso não houve conduta do controlador que dessa causa ao acidente, no entanto ainda assim é válido para nossos estudos pois o acidente poderia ter sido causado pela conduta do controlador, se este, por um erro fora quem tivesse instruído a aeronave a prosseguir para a região onde ocorreu o acidente.

4.2.3 Acidente em Rio Branco – AC (1982)

Em 3 de setembro de 1982, uma aeronave modelo Learjet 25, se acidentou em Rio Branco-AC, após alternar seu destino original, Porto Velho-RO para Rio Branco e realizar várias tentativas de pouso sem sucesso, causando pane seca da aeronave (sem combustível) e, conseqüentemente, a queda da aeronave próximo ao aeroporto, causando a morte de todos seus ocupantes.

Este acidente foi resultado de uma sucessão de falhas que culminaram no acidente, daremos enfoque às condutas dos controladores de tráfego aéreo, objeto de nossos estudos.

Consta que a aeronave tinha o objetivo de decolar de Tucuruí (PA) para Porto Velho (RO), com um eventual aeroporto de alternativa, se necessário o aeroporto de Rio Branco (AC), o voo seria realizado em período noturno. Contudo o aeroporto de Rio Branco, estava com seu balizamento luminoso inoperante, não sendo possível pouso no referido aeródromo a noite, mas os pilotos não observaram os avisos ao voo navegantes conhecidos como NOTAM, onde constam informes relevantes sobre os aeroportos.

Feito o plano de voo, este foi aceito, aprovado e autorizado à aeronave pelos controladores do centro de controle de área de Belém.

Quando a aeronave já estava em voo prosseguindo para Porto Velho, o órgão de controle informou que as condições meteorológicas não eram favoráveis, o aeroporto já estava operando por instrumentos, com tendências a piorar o tempo e suspender as operações. Desta forma os pilotos já se preparavam para uma possível alternativa para Rio Branco caso a chuva perdurasse.

Enquanto estavam se aproximando para uma tentativa de aproximação em Porto Velho, todos foram surpreendidos por um apagão ocorrido na cidade causando interrupção das comunicações entre aeronave e órgão de controle. Após o reestabelecimento das comunicações, mais de dez minutos depois, a tripulação solicita confirmação das condições meteorológicas e decide prosseguir para o aeroporto de alternativa, Rio Branco, que não opera em período noturno devido inoperância das luzes da pista.

Considerando o mal tempo em Porto Velho, enquanto prosseguia para Rio Branco, a tripulação solicitou ao controlador do centro de área as condições meteorológicas de Rio Branco.

Após algum tempo, ainda sem conhecer as condições meteorológicas de Rio Branco, a tripulação indagou novamente ao centro de controle de área que informou que estava tentando contato com o órgão de controle de Rio Branco, mas sem sucesso.

O centro de controle informou a aeronave que não obteve êxito em contatar o órgão de controle de Rio Branco e indagou se havia possibilidade de retorno a Porto Velho, haja vista que as condições meteorológicas melhoraram. A

tripulação informou negativamente, que só teria mais 20 minutos de combustível e que teria que pousar em Rio Branco.

A tripulação já nervosa com a condição de pouco combustível e insucesso no contato com Rio Branco, indagou novamente ao centro de controle, que informou estar tomando todos os meios necessários para tentar contatar aquele órgão de controle.

Quando finalmente o centro de controle conseguiu contato com o chefe de operações de Rio Branco, este rapidamente solicitou que uma pessoa fosse chamar um controlador de tráfego aéreo em sua residência próximo ao aeroporto e coordenou com os bombeiros do aeroporto que postassem diversos veículos com as luzes ligadas em diversos pontos da pista.

Cabe-nos neste ponto de a ordem cronológica relembrar que a decisão de colocar os carros com luzes acesas na pista é decorrente da inoperância das luzes da pista, situação em que a tripulação deveria saber, e não sabia, e que os controladores dos centros de área, ao qual sabiam que a aeronave estava prosseguindo para Rio Branco, não informaram a tripulação da deficiência na infraestrutura e da impossibilidade que pousasse a noite em Rio Branco.

Completamos ainda elucidando que a dificuldade de contato com o centro de controle de área com o órgão de controle de Rio Branco resulta de que o operador, que deveria estar de prontidão no referido aeroporto, considerando que as luzes da pista estavam inoperantes, fechou as operações antes do horário previsto, e foi para sua residência, impossibilitando prestar assistência para a aeronave.

Após três tentativas de aproximação, com dificuldade em visualizar a pista, que estava sendo iluminada somente por alguns carros, na quarta tentativa de pouso a aeronave ficou sem combustível e caiu a somente um quilometro do aeroporto. Todos os ocupantes faleceram.

Posto todos os fatos que concorreram ao acidente, veremos ementa do que a justiça, por meio do órgão colegiado da turma suplementar da segunda seção do tribunal regional federal da terceira região, proferiu.

“DIREITO CONSTITUCIONAL. ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO ORDINÁRIA DE INDENIZAÇÃO. ACIDENTE AÉREO. IRRESPONSABILIDADE DA TASA. RESPONSABILIDADE DA UNIÃO DA FEDERAL. OCORRÊNCIA. CULPA CONCORRENTE. 1. Para a correta perquirição da responsabilidade da empresa Telecomunicações Aeronáuticas S.A. – TASA é relevante compreender que a mesma apenas

operava, por força de contrato, um aeródromo de empresa privada, a ELETRONORTE, e neste, era responsável pela operação e manutenção de estação de rádio, de sistemas de auxílio à navegação aérea e da manutenção de estação meteorológica, além da manutenção dos equipamentos de geração de energia secundária, ou seja, geradores de energia elétrica. Portanto, ainda que equipado com estrutura e recursos próprios de aeroportos, se tratava de aeródromo, aliás, como tal homologado pelo Departamento de Aviação Civil para operação de aeronaves de até 125.000 libras, como informa o perito do juízo (fls. 616). De fato, Tucuruí era um aeródromo privado, operado como uma Estação Privada de Telecomunicações Aeronáuticas – EPTA, para uma empresa privada e, ainda que contasse com infraestrutura própria de um aeroporto, não se tratava de aeródromo de caráter público e o fato de ser homologado pelo DAC, para operar com aeronaves de até certo peso, não lhe outorgava, absolutamente, natureza de equipamento público, pois este ato apenas expressa que a fiscalização da autoridade competente constatou no local as condições mínimas necessárias para tais operações. 2. Na fase recursal, veio para os autos notícia de que uma coautora sofreria de deficiência mental. Contudo, não passou de mera alegação, pois, ao contrário do alegado, as provas acostadas demonstram que a autora se encontrava no gozo pleno de suas faculdades quando subscreveu a procuração para o ajuizamento da ação, quando firmou, juntamente com os demais autores, a notificação extrajudicial de destituição do advogado que ajuizara a demanda, ou quando outorgou nova procuração para que outro causídico passasse a atuar nos autos. 3. Ora, não pode agora, em sede de recurso, pretender alterar, por via indireta, o pedido, conquanto, se de fato tratar-se de portadora de deficiência mental, o pedido seria de pensão e não de indenização, conforme deduzido. Aliás, o pedido de pensão, provada a deficiência mental, poderá vir a ser feito, em nova ação, por meio de seu representante legal. 4. A Constituição Federal de 1988 consagra a teoria da responsabilidade objetiva do Estado no § 6º, do artigo 37, dispondo que as pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa, inovando, a atual Carta Política ao estender o dever de indenizar às empresas privadas concessionárias ou permissionárias de serviços públicos. 5. Contudo, ao lado da responsabilidade objetiva, como esta, por evidente, não cobre todas as ocorrências da vida, **é possível a incidência da responsabilidade subjetiva, que se configura em face de dano causado ao administrado por ilícito culposos ou danoso.** 6. Nessas hipóteses, o dever de indenizar decorre de omissão, pois o serviço prestado pela Administração não funcionou, funcionou tardiamente ou de forma deficiente, caracterizando o que na doutrina francesa se denomina de *faute du service*, ou seja, a culpa do serviço, ou a falta do serviço. 7. No caso dos autos, o conjunto probatório confirma que, em acidente aéreo, morreram os passageiros e a tripulação da aeronave, restando provado que o evento danoso ocorreu por **culpa concorrente** dos pilotos da aeronave e **dos prepostos da União Federal.** 8. Os pilotos elaboraram plano de voo sem que soubessem que o aeroporto de pouso alternativo não operava à noite, por ausência de iluminação na pista de pouso, caracterizando, pois, erro grave, pois não buscaram obter todas as informações necessárias para a elaboração de um plano de voo seguro. Foram, ainda, imprudentes na condução da aeronave, conquanto baixaram-na de nível, sem autorização do centro de controle, preparando pouso que restou inviável em razão de forte chuva que caía sobre o aeroporto. 9. Com relação aos prepostos da União, **militares da Aeronáutica, agiram com negligência quando aprovaram o plano de vôo e, mesmo sendo sabedores, não informaram aos pilotos que o aeroporto de pouso alternativo não operava à noite;** agiram, também, com negligência, pois os geradores e equipamentos de

emergência não funcionaram quando acionados, por falta de correta manutenção; houve, ainda, **imperícia do militar que operava o equipamento de rádio VHF de emergência, pois este poderia ter sido utilizado mesmo no caso de blecaute ocorrido no aeroporto de destino da aeronave; e, mais grave, houve abandono do serviço por parte dos militares encarregados de operar o Centro de Controle de Rio Branco, que encerraram as operações do aeroporto antes do horário regulamentar, quando a aeronave já se deslocara para este aeródromo para pouso alternativo.** 10. Assim sendo, em se tratando de responsabilidade concorrente, deve a União Federal responder na medida da participação efetiva de seus agentes nos eventos danosos que causaram prejuízo aos ora apelantes. 11. Apelações e remessa oficial a que se dão parciais provimentos. ” (TRF-3 – 2001.03.99.054349-5 AC 750203, Relator: JUIZ VALDECI DOS SANTOS, Data de Julgamento: 30/08/2007, TURMA SUPLEMENTAR DA SEGUNDA SEÇÃO, grifo do autor)

Embora decisão proferida dentro da esfera cível, esta decisão poderia nos remeter também em um eventual processo penal em que o objetivo seria a verificação da conduta dos controladores, se deram, ou não causa ao acidente.

Assim como descrito na ementa do processo civil, é totalmente crível que em um eventual processo de responsabilidade penal os controladores também fossem responsabilizados por negligência por não terem informado ao piloto que o aeroporto de alternativa não tinha condições de receber pousos no período noturno, pois é dever do controlador de tráfego aéreo, ter conhecimento dos aeródromos sob sua jurisdição e é seu dever prestar toda informação e assistências às aeronaves. Poderiam estes, serem denunciados ainda de forma dolosa, pois sabiam, ou ao menos deveriam saber que o aeroporto estava com balizamento noturno inoperante, e negligenciaram esta informação à aeronave que já estava voando há mais de hora.

Por último, é grave considerar que um controlador de tráfego aéreo, tenha abandonado seu posto de serviço, encerrando as operações antes do horário regulamentar. Sem dúvida, esta conduta foi concorrente e deu causa direta ao acidente em questão. Poderia este controlador, ser denunciado de forma dolosa, pois teve a intenção, ou ao menos assumiu o risco de produzir o resultado (dolo eventual) em abandonar seu serviço antes da hora, e abster-se de prestar quaisquer informações a aeronaves neste período, assumindo o risco de produzir eventuais ocorrências, incidentes e acidentes.

4.2.4 Acidente na Serra dos Macacos – RJ, Lufthansa Boeing 707 (1979)

No dia 26 de junho de 1979, um cargueiro, Boeing 707, da empresa aérea Lufthansa com destino ao Senegal, chocou-se contra a Serra dos Macacos, no estado do Rio de Janeiro, após decolar do aeroporto internacional do Galeão, matando todos os três ocupantes.

Conforme relatório final do acidente elaborado pelo Ministério da Aeronáutica, disponível na Circular n.º 173-AN/109 da OACI que contém o Relatório de Acidentes Aéreos n.º 26 da OACI (*Aircraft Accident Digest No. 26*), após decolar do aeroporto do Galeão, foi instruído pelo controlador a curvar a direita na proa 040 e subida restrita a 2.000 pés, devido a outra aeronave que estava em procedimento de aproximação para pouso, no mesmo aeroporto (ICAO, 1983, p. 31-43)

Tal atitude do controlador não nos causa estranheza, num primeiro momento, uma situação normal e corriqueira no ofício do controle de tráfego aéreo, uma restrição com o objetivo de prover separação regulamentar entre duas aeronaves, contudo o controlador não observou que no setor em que ele havia instruído ao Boeing 707 é uma região de serra, e que uma altitude de 2 mil pés somente (aproximadamente 600 metros) era a mesma altitude da Serra dos Macacos, ao qual a aeronave colide alguns minutos depois, matando todos os seus ocupantes.

Findadas as investigações do acidente o Ministério da Aeronáutica divulgou nota a imprensa reconhecendo o erro do serviço de controle de voo, conforme divulgado no jornal Folha de São Paulo de 31 de agosto de 1979

“O ministro da Aeronáutica informa que, analisados todos os fatos levantados durante investigações do acidente ocorrido dia 26 de julho de 1979, às 18h30, na região da Serra dos Macacos, Estado do Rio de Janeiro, com o Boeing 707 (cargueiro), prefixo D-ABUY, pertencente à empresa Lufthansa, conclui-se que houve falha nas instruções emanadas do controle da área terminal do Rio de Janeiro, que conduziram a referida aeronave a um traçado de subida diferente do padrão, por tempo superior ao que as condições de segurança permitiam. Brasília, 29 de agosto de 1979. Délio Jardim de Matos, ministro da Aeronáutica. ”

Portanto, não nos restam dúvidas que a conduta do controlador deu causa ao resultado do acidente aéreo. Contudo na época não houve processo penal, mas caso houvesse, para Daniel Celso Calazans, “a conduta do controlador estaria dentro da linha de desdobramento dos fatos, ensejando responsabilidade criminal. ” (CALAZANS, 2013, p.121).

Neste caso, o controlador poderia ser responsabilizado por homicídio culposo por imperícia, pois ele como controlador, devendo ser exímio conhecedor das normas e dos mínimos de separação entre as aeronaves e a geografia da região, não poderia faltar no exercício das atividades de seu ofício.

4.3 ANÁLISE DE CASOS REAIS NO MUNDO

4.3.1 Acidente em Zagreb, extinta Iugoslávia, Hawker Trident e Douglas DC-9 (1976)

O acidente aéreo de Zagreb aconteceu em 10 de setembro de 1976 próximo a Zagreb na extinta Iugoslávia (hoje Croácia), quando uma aeronave Trident 3B da empresa inglesa British Airways colidiu com uma aeronave DC-9 da empresa Inex-Andria,

Conforme consta no relatório do acidente do órgão de investigação de acidentes aeronáuticos Britânicos, a partir do relatório original do órgão de investigação Iugoslavo, o acidente ocorreu quando o controlador instruiu ao Hawker Trident a subir para 35.000 pés, enquanto o DC-9 estava nivelado em sentido contrário, a 33.000 pés. Inconsciente de que acabara de instruir a uma aeronave que voava mais baixo a subir, em sentido contrário, a outra aeronave que estava mais alto, causou o acidente que matou todos os ocupantes de ambas aeronaves, tornando-se a época, o mais mortal acidente aeronáutico da história.

Como resultado do acidente, um dos controladores foi condenado a sete anos de prisão por sua negligência, que vitimou 176 pessoas (EROTOKRITOU, 2012, p. 8).

4.3.2 Acidente do Lago Constance, em Überlingen na Alemanha (2002)

Um dos mais marcantes e comoventes acidentes aéreos, ocorreu em 1 de julho de 2002, na região do Lago Constance, ou Lago da Constança, quando uma aeronave Tupolev Tu-154 colidiu com uma aeronave cargueira Boeing 757 da empresa DHL, matando todos os ocupantes de ambas aeronaves, incluindo 45 crianças russas em uma viagem escolar, gerando grande comoção.

Conforme consta no relatório oficial do acidente (ALEMANHA, 2004) era uma noite calma, sob o céu da Alemanha quando as duas aeronaves voavam em

rotas convergentes na mesma altitude, ambas a 36 mil pés. Seria uma situação normal, que ocorrem com frequência nos céus da Europa, se o controlador de tráfego aéreo estivesse atento para prover a separação entre as aeronaves com tempo suficiente, entretanto este não era o caso. O serviço fluía com poucas aeronaves sob seu controle, enquanto o controlador trabalhava, ao mesmo tempo em duas diferentes posições operacionais que ficava alternando com frequência, paralelo a uma degradação dos sistemas radares e telefônicos, devido a uma manutenção que estava ocorrendo nestes sistemas.

A carga de trabalho do controlador aumentava, enquanto as condições de trabalho permaneciam deficientes. Enquanto estava distraído tentando transferir uma aeronave para outro órgão de controle sem sucesso, devido a inoperância do sistema de telefonia, não percebia que as duas aeronaves, na mesma altitude, se aproximavam cada vez mais.

Instantes antes da colisão o controlador percebe o conflito e instrui ao Tupovél Tu-154 a descer para evitar a colisão. Contudo, ao mesmo tempo, na cabine de ambas aeronaves, soava o aviso TCAS. O TCAS é um equipamento que recebe o sinal de aeronaves próximas, e poucos antes de uma possível colisão ele emite instruções, coordenada entre as aeronaves, de manobra evasiva para evitar a colisão, ou seja, o sistema “conversa” com a outra aeronave, instruindo uma a subir e outra a desce, e vice-versa.

Enquanto o sistema TCAS do Tupolev Tu-154 instruía a tripulação a subir com a aeronave (situação coordenada pois o TCAS da outra aeronave estava dando instruções de descida) a tripulação opta por seguir os procedimentos do controlador. Neste momento, as duas aeronaves que estavam em rota de colisão niveladas na mesma altitude, agora estão descendo, ao mesmo tempo, ainda em rota de colisão. A colisão ocorreu nos céus do Lago Constance, causando uma grande explosão visível às pessoas em terra, que avisam as autoridades.

Como resultado das investigações do acidente o controlador foi acusado de homicídio culposo, até que em 2004 o pai de uma das crianças mortas no acidente, esfaqueia, o controlador, até a morte.

Uma Investigação criminal começou em maio de 2004. Em 2006, um promotor suíço apresentou acusações de homicídio culposo contra oito funcionários da Skyguide (empresa de controle de tráfego aéreo). O promotor pediu penas de prisão de 6 a 15 meses, alegando “homicídio por negligência”.

Em fevereiro de 2004, um dos controladores de tráfego aéreo em serviço no momento do acidente foi esfaqueado até a morte por Vitaly Kaloyev, que tinha perdido a esposa e dois filhos no acidente. (CALAZANS, 2013, p. 163)

4.3.3 Incidente JAL Boeing 747 e JAL Douglas DC-10, Japão (2001)

O único caso de nossos estudos que não é caracterizado como acidente aeronáutico o, mas ainda assim relevante para nosso estudo, ocorreu em 31 de janeiro de 2001 quando duas aeronaves da empresa aérea JAL (Japan Airlines), um Boeing 747 com 427 ocupantes e um DC-10 com 250 ocupantes, quase colidiram nos céus do Japão. Uma das aeronaves, para evitar a colisão, realizou manobra evasiva resultando em lesão corporal em dezenas de passageiros, caracterizando a ocorrência como incidente aeronáutico grave.

Conforme consta no relatório do incidente (JAPAN, 2002) um jovem controlador ainda em treinamento, estava sendo supervisionado por seu controlador-instrutor, enquanto controlava uma região com intenso tráfego setor de Kanto do centro de controle de área de Tóquio.

O voo JAL907 (Boeing 747) estava em voo nivelado a 39 mil pés de altitude enquanto que o voo JAL958 (DC-10) estava nivelado a 37 mil pés, portanto abaixo do Boeing 747. Enquanto o intenso tráfego fluía, surgiam outras aeronaves, e no momento em que o controlador em treinamento, supervisionado por seu instrutor, instruiu ao JAL907 (que estava a 39 mil pés) a descer para 35 mil pés (enquanto o JAL958 estava a 37 mil pés). Contudo o objetivo do controlador era instruir ao JAL958 que descesse e não ao JAL907 que estava mais acima. Não percebendo que ele havia dado a instrução a aeronave errada o JAL907 desceu em direção ao JAL958.

No momento da iminente colisão, um equipamento chamado TCAS entrou em ação. Este equipamento recebe o sinal de aeronaves próximas, e poucos antes de uma possível colisão ele emite instruções, coordenada entre as aeronaves, de manobra evasiva para evitar a colisão. Tal manobra, por ser prévio a uma iminente colisão, geralmente é realizada de forma abrupta. A manobra de ambas aeronaves, resultou em graves lesões em nove pessoas e lesões menos graves em noventa e uma pessoas.

Considerando a gravidade do evento e as lesões causadas em quase uma centena de pessoas dentro da aeronave, das quais algumas poucas ficaram

hospitalizadas, os órgãos policiais iniciaram uma investigação quanto ao acidente e ao fim das investigações denunciaram os controladores envolvidos por negligência.

Após anos de investigações, sentenças e recursos em várias instâncias, a Corte Suprema do Japão decidiu por condenar os controladores por negligência no exercício de suas funções, conforme trecho retirado da sentença original.

Decisão sobre o caso em que diz respeito a uma quase colisão entre as aeronaves em voo, o tribunal considerou que o controlador de tráfego aéreo que estava envolvido em treinamento no local de trabalho emitiu uma instrução de controle de tráfego aéreo para descer enquanto dizia erroneamente o número de voo e o controlador de tráfego aéreo que atuava como supervisor de treinamento que não corrigiu esse erro, serem culpados do crime de causar lesões por negligência na execução de suas atividades. (JAPAN, 2010, tradução do autor)

Desta forma, este incidente, embora não tenha causado a morte de pessoas ou grandes danos estruturais às aeronaves, caracterizou-se como um marcante caso em que, efetivamente, houve a criminalização dos controladores de tráfego aéreo envolvidos, culminando na condenação dos mesmos.

5. CONCLUSÃO

Inicialmente, o trabalho apresentou o ordenamento e organização do controle de tráfego aéreo e as atribuições do controlador de tráfego aéreo, explicou responsabilidades penais e por fim apontou as eventuais responsabilidades penais com exemplos tomados com estudo de casos de análises de acidentes e incidentes ocorridos no Brasil e no mundo.

Foram percorridos durante o trabalho conceitos e definições sobre o controle do espaço aéreo, as atribuições e responsabilidade do controlador de tráfego aéreo e a responsabilidade penal para o mesmo em um acidente ou incidente aeronáutico.

Nas discussões dos resultados da pesquisa, no quarto capítulo, foi demonstrado que o controlador de tráfego aéreo como garantidor da segurança das aeronaves sob sua jurisdição, tem as ferramentas e os meios para prover a separação entre as aeronaves, tem o dever por ofício e suas ações podem evitar um acidente aéreo além de que o controlador pode ser responsável pelo resultado que produz.

Desta forma, vê-se que, no geral, caso a conduta do controlador de tráfego aéreo dê causa direta, ou tenha concorrido, ao resultado do acidente ou incidente, este poderá ser responsabilizado, pois ele como garantidor da segurança das aeronaves deve, por ofício, evitar que o acidente ocorra, e a ilicitude de suas condutas, caso haja, está prevista na legislação penal pátria e ao redor do mundo.

Ao final, também no quarto capítulo foram apresentadas análises de diversos acidentes no Brasil e no mundo, e análises de casos reais em que foram levados ao poder judiciário, em que a conduta do controle de tráfego aéreo ou foi causa direta ou concorreu para o resultado do acidente ou incidente.

O trabalho demonstrou que é possível que o controlador de tráfego aéreo seja responsabilizado penalmente por suas condutas, e que a criminalização do controlador tem acontecido não só no mundo, mas no Brasil também, haja vista a condenação dos controladores envolvidos no acidente entre a aeronave da Gol Linhas Aéreas e o jato executivo Legacy pelo crime de homicídio culposo devido a sinistro de aeronave por atentado a segurança do transporte aéreo, e também foi exposto, a condenação penal, há alguns anos no Japão de controladores que expuseram em risco a segurança de duas aeronaves comerciais, falhando no

exercício de sua profissão, causando graves lesões a diversos passageiros de ambas aeronaves no momento em que realizaram manobra evasiva para evitar a colisão.

Desta forma, espera-se que este trabalho tenha contribuído com a discussão de um tema atual, complexo e recente, que é a questão das implicações jurídicas de controladores de tráfego aéreo no caso de incidentes e acidentes aeronáuticos. Pois conclui-se que, mais do que possível, é dever do controlador de tráfego aéreo rever seus procedimentos e condutas, pois muitas de suas condutas poderão ser objeto de investigação penal, sendo apontadas como ilícitos em eventual processo de responsabilização penal. Devendo este agente evitar condutas criminosas que possam gerar resultados lesivos, e é nesse sentido que espera-se a contribuição do mesmo com a comunidade acadêmica e à sociedade.

Espera-se ainda, que este trabalho sirva de subsídio de forma a fomentar novos trabalhos, pesquisas e discussões sobre este assunto, haja vista que é um tema atual e recente e que somente há somente onze anos houve o primeiro caso de condenação penal de controladores de tráfego aéreo no Brasil (acidente Gol e Legacy).

REFERÊNCIAS

AIRCRAFT AND RAILWAY ACCIDENT INVESTIGATION COMMISSION. **Aircraft accident investigation report**: Japan Airlines Flight 907, Japan Airlines Flight 958. Japão. 2002. Disponível em: <http://www.mlit.go.jp/jtsb/eng-air_report/JA8904.pdf>. Acesso em: 26 jul. 2017

BRANDÃO, Cláudio. **Curso de direito penal**: parte geral. Rio de Janeiro: Forense. 2010 2. ed.

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

_____. Decreto-Lei n.º 2.848, de 7 de dezembro de 1940. **Código Penal Brasileiro**.

_____. **Decreto n.º 21.713, de 27 de agosto de 1946**. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945.

_____. Justiça Federal de Mato Grosso. **Sentença Penal oferecida pelo Ministério Público Federal à Jomarclo Fernandes dos Santos e outro pelo crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo (Art. 261 CP)**. Processo n.º 384-67.2011.4.01.3602. Juiz: Murilo Mendes. 19 de maio de 2011.

CALAZANS. Daniel Celso. **Acidentes Aéreos**: Conheça os bastidos das investigações de acidentes aeronáuticos. São Paulo: Bianch. 2013.

_____. **Desvendando a caixa preta**: acidentes aeronáuticos, direito aeronáutico, direito aéreo. São Paulo: All Print editora. 2011

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal**: parte geral. Vol. 1. São Paulo: Saraiva. 2011 15 ed.

COMANDO DA AERONÁUTICA. **NSCA 3-13**: Protocolos de investigação de ocorrências aeronáuticas da aviação civil conduzidas pelo estado brasileiro. Brasília. 2014.

COMANDO DA AERONÁUTICA. **ICA 100-37**: Serviços de Tráfego Aéreo. Rio de Janeiro. 2016.

COSTA, Elisson. **Direito administrativo II**: organização da administração, responsabilidade civil do Estado, agentes públicos e controle da administração. São Paulo: Saraiva. 2012.

DEPARTMENT OF TRADE. **Aircraft Accident Report 5/77**: British Airways Trident G-AWZT, Inex Adria DC9 YU-AJR. Inglaterra. 1976. Disponível em: https://reports.aviation-safety.net/1976/19760910-0_TRID_G-AWZT_DC93_YU-AJR.pdf>. Acesso em: 26 jul. 2017

EROTOKRITOU, Chrystel. **The legal liability of air traffic controllers**. Inquiries Journal/Student Pulse. V.04, n. 02, 2012. Disponível em: <<http://www.inquiriesjournal.com/a?id=613>>. Acesso em: 03 ago. 2017.

GERMAN FEDERAL BUREAU OF AIRCRAFT ACCIDENTS INVESTIGATION. **Investigation Report AX001-1-2/02**. Alemanha. 2002. Disponível em: <https://reports.aviation-safety.net/2002/20020701-1_B752_A9C-DHL_T154_RA-85816.pdf>. Acesso em: 01 ago. 2017.

GRECO, Rogério. **Curso de direito penal: parte geral**. Vol 1. Rio de Janeiro: Impetus. 2008 10 ed.

HONORATO, Marcelo. **Crimes aeronáuticos**. Rio de Janeiro: Lumen juris. 2015 2 ed.

JAPÃO, Supreme Court of Japan. **Case number 2008 (A) 920**. 2010. Disponível em: <http://www.courts.go.jp/app/hanrei_en/detail?id=1082>. Acesso em: 05 ago. 2017.

JORNAL FOLHA DE SÃO PAULO. **Boeing alemão bateu na serra por erro da torre**. 31 de agosto de 1979. Disponível em: <http://www.desastresaereos.net/ac_br_1979.htm>. Acesso em: 21 ago. 2017.

MINISTÉRIO DA AERONAUTICA. Boeing 707-300C, D-ABUY accident near Serra dos Macacos, Brazil, on 26 July 1979. In: INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. **ICAO Circular 173-AN/109**. Canada. [19-?]. Disponível em: <http://mid.gov.kz/images/stories/contents/173_en.pdf>. Acesso em: 03 ago. 2017

SANTOS, Mauro Sérgio dos. **Curso de direito administrativo**. Rio de Janeiro: Forense. 2012