



**UNIVERSIDADE DO SUL DE SANTA CATARINA**  
**FELIPE GALVÃO BUENO**

**A UTILIZAÇÃO DO RELATÓRIO DO CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E  
PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (CENIPA) NA INVESTIGAÇÃO  
JUDICIAL DE ACIDENTES AERONÁUTICOS.**

São Paulo

2020

**FELIPE GALVÃO BUENO**

**A UTILIZAÇÃO DO RELATÓRIO DO CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E  
PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (CENIPA) NA INVESTIGAÇÃO  
JUDICIAL DE ACIDENTES AERONÁUTICOS.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Gestão e Direito Aeronáutico da Universidade do Sul de Santa Catarina como requisito parcial à obtenção do título de pós-graduação.

Orientadora: MSc Deisi Cristini Schweitzer

São Paulo

2020

**FELIPE GALVÃO BUENO**

**A UTILIZAÇÃO DO RELATÓRIO DO CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E  
PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (CENIPA) NA INVESTIGAÇÃO  
JUDICIAL DE ACIDENTES AERONÁUTICOS.**

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado à obtenção do título de Pós-graduação e aprovado em sua forma final pelo Curso de Gestão e Direito Aeronáutico da Universidade do Sul de Santa Catarina.

São Paulo, 13 de maio de 2020.

---

Professora MSc Deisi Cristini Schweitzer  
Universidade do Sul de Santa Catarina

---

Professor Joel Irineu Lohn  
Universidade do Sul de Santa Catarina

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a meus pais por me orientarem e me fornecerem a motivação para o alcance da especialização, bem como pelo incentivo na busca do conhecimento através do estudo aprofundado e da leitura atenta.

Também, agradeço à minha esposa Simoni que me auxiliou a desenvolver este projeto e a minha filha Leticia, que por muitas vezes me incentivou.

“Uma vez que você tenha experimentado voar, você andará pela terra com seus olhos voltados para céu, pois lá você esteve e para lá você desejará voltar.” (DA VINCI, LEONARDO).

## RESUMO

Trabalho monográfico destinado a analisar a utilização do relatório do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) na investigação judicial de acidentes aéreos, desenvolvido por meio da revisão bibliográfica e dos diplomas legais correspondentes. O parecer que relata as conclusões da investigação técnica realizada pela autoridade aeronáutica, denominado Relatório Final, possui o objetivo principal da prevenção de acidentes aéreos, preservando-se a vida humana. Paralelamente, faz-se necessário também a apuração da responsabilidade criminal, com a conseqüente punição dos culpados, indenização pecuniária no âmbito civil dos causadores do acidente e a imposição de sanções administrativas pertinentes. Estas responsabilidades são apuradas por meio do devido processo legal, via atividade policial, judiciária ou administrativa. Sob a ótica da existência da dualidade de investigações, surge a discussão sobre os princípios pertinentes ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Sipaer) que visam proteger os meios de provas colacionados e os colaboradores que vieram a prestar informações sobre o acidente de forma voluntária, presumindo-se que o sigilo de sua identidade seja preservado. Por outro lado, demonstra-se a possibilidade de se requisitar por via judicial, mediante a oitiva do representante judicial da autoridade Sipaer, que o resultado da investigação realizada seja aproveitado como prova judicial. No entanto, sob o argumento do livre convencimento do juiz, bem como da valoração das provas e de que as partes prejudicadas também querem ter acesso às razões que levaram a um acidente, decisões judiciais vêm se pautando pelas conclusões apresentadas nos Relatórios Finais emitidos pelo Cenipa. Assim, para se atingir o tema proposto, foi aplicada a técnica de pesquisa bibliográfica e documental, por procedimento monográfico, de natureza qualitativa e método dedutivo. Buscou-se esclarecer a coexistência dos papéis exercidos pelas autoridades competentes, visando o equilíbrio coordenado de suas ações investigativas.

**Palavras-chave:** Acidentes Aeronáuticos. Relatórios Finais. Responsabilidade.

## ABSTRACT

Monographic work to analyze the use of the report of the Center for Investigation and Prevention of Aviation Accidents (Cenipa) in the judicial investigation of air accidents, developed through the bibliographic review and the corresponding legal diplomas. The opinion that reports the conclusions of the technical investigation carried out by the aeronautical authority, called Final Report, has the main objective of preventing air accidents, preserving human life. At the same time, it is also necessary to determine criminal liability, with the consequent punishment of those guilty, pecuniary indemnity in the civil sphere of those who caused the accident and the imposition of relevant administrative sanctions. These responsibilities are determined through due process, via police, judicial or administrative activity. Under the perspective of the existence of dual investigations, there is a discussion about the principles pertinent to the Aeronautical Accident Investigation and Prevention System (Sipaer) that to protect the collected evidence and the collaborators who came to provide information about the accident in a voluntary, assuming the confidentiality of your identity is preserved. On the other hand, it demonstrates the possibility of requesting in court, through the hearing of the judicial representative of the Sipaer authority, that the result of the investigation carried out be used as judicial evidence. However, under the argument of the judge's free conviction, as well as the assessment of the evidence and that the injured parties also want access to the reasons that led to an accident, judicial decisions have been guided by the conclusions presented in the Final Reports issued by Cenipa. Thus, to achieve the proposed theme, the technique of bibliographic and documentary research was applied, by monographic procedure, of qualitative nature and deductive method. We sought to clarify the coexistence of the roles played by the competent authorities, aiming at the coordinated balance of their investigative actions.

**Keywords:** Aeronautical Accidents. Final Reports. Responsibility.

## LISTA DE SIGLAS

ADI - Ação Direta de Inconstitucionalidade  
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil  
CENIPA - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos  
CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica  
CC - Código Civil  
CPB - Código Penal  
CPC - Código de Processo Civil  
CRFB - Constituição da República Federativa do Brasil  
ICAO - Organização Internacional da Aviação Civil  
JEC - Juizados Especiais Cíveis  
MP – Ministério Público  
PGR - Procuradoria Geral da República  
RR - Recurso de Revista  
RF - Relatório Final  
SIPAER - Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos  
STF - Supremo Tribunal Federal  
TJSP - Tribunal de Justiça de São Paulo  
TST - Tribunal Superior do Trabalho

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>09</b>
<b>2 A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS.....</b>	<b>12</b>
<b>3 PRINCÍPIOS DA INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS</b> <b>.....</b>	<b>15</b>
<b>3.1 Princípio da máxima eficácia preventiva.....</b>	<b>15</b>
<b>3.2 Princípio da preservação da vida humana.....</b>	<b>16</b>
<b>3.3 Princípio da neutralidade jurisdicional e administrativa .....</b>	<b>17</b>
<b>3.4 Princípio da proteção e sigilo da fonte.....</b>	<b>17</b>
<b>4 A INVESTIGAÇÃO JUDICIAL.....</b>	<b>19</b>
<b>4.1 A punibilidade jurídica.....</b>	<b>20</b>
<b>5 DIVERGÊNCIAS SOBRE A UTILIZAÇÃO DOS RELATÓRIOS DAS</b> <b>INVESTIGAÇÕES AERONÁUTICAS COMO MEIO DE PROVA .....</b>	<b>23</b>
<b>5.1 Apurações conjuntas.....</b>	<b>24</b>
<b>5.2 Questionamento das informações Sipaer e o sigilo nas investigações de acidentes</b> <b>aéreos.....</b>	<b>24</b>
<b>5.3 A utilização dos relatórios do Cenipa como meio de prova.....</b>	<b>26</b>
<b>6 CONCLUSÃO.....</b>	<b>29</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>33</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem o objetivo de indagar o porquê da restrição na utilização dos relatórios e perícias de grande porte e alta complexidade, produzidos pelos especialistas aeronáuticos, na utilização para a solução de demandas judiciais.

Acidentes aéreos são eventos catastróficos e de imensa comoção social, por vezes, amplamente divulgado pelos meios de comunicação, colocando a prova a confiança dos usuários na segurança das operações aéreas.

Críticas e restrições pela utilização dos relatórios de análise conclusivas dos acidentes aéreos por parte de autoridades e da comunidade aeronáutica existem, porém contam com boa aceitação por boa parte do Poder Judiciário, evidenciando que sua utilização pode instruir e nortear a motivação para a decisão do juiz, sendo considerada uma fonte valiosa para se determinar responsabilidades.

As causas do acidente são especuladas, mas aguardam as conclusões das investigações técnicas que desvendam e apuram os fatores contribuintes para a ocorrência do desastre aéreo, sem, no entanto, atribuir culpa ou responsabilidade.

Ainda que este não seja o objetivo das apurações apresentadas em relatórios de apuração de acidentes aéreos, a indicação de responsabilidades servirá de base para recomendações aos profissionais da aviação, de forma a se evitar novas tragédias, buscando a melhoria da segurança das operações futuras.

Surge assim, o questionamento da contradição dos fins da apuração das causas de acidentes aeronáuticos com o objetivo de se prevenir acidentes e o exercício do *jus puniendi* pelo Estado em qualquer de suas esferas, seja a criminal, a cível ou administrativa.

Isto porque, existe um amplo ordenamento jurídico que determina que seja cumprida a legislação a fim de que se apure e se puna, ao final, os culpados, indenizados os envolvidos e também sancionados no âmbito administrativo, os que são regulados pelas operações aéreas que realizam.

Assim sendo, com este trabalho, apresenta-se a investigação judicial de acidentes aeronáuticos em contraposição aos princípios do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Sipaer), tratando da possibilidade da utilização do relatório final do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) com fins probatórios, em demandas judiciais que apuram responsabilidades.

Contrapor a investigação judicial de acidentes aeronáuticos em relação aos princípios do Sipaer e a utilização do relatório final do Cenipa com fins probatórios em demandas judiciais que apuram responsabilidades.

Identificar as diferenças entre a investigação judicial de acidentes aeronáuticos e o Sipaer.

Analisar a utilização do relatório final do Cenipa com fins probatórios em demandas judiciais que apuram responsabilidades.

Propor outras formas de investigação, tais como as perícias realizadas por *experts*, inclusive com fins probatórios e de responsabilidades.

A Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO) é uma agência especializada das Nações Unidas, criada em 1947, sendo responsável pela promoção do desenvolvimento seguro e ordenado da aviação civil mundial por meio do estabelecimento de normas e regulamentos. Para isso, criou os anexos técnicos, nos quais estão padronizados todos os aspectos técnicos da aviação civil internacional.

Em seu Anexo 13, a ICAO trata da investigação de acidentes e incidentes na aviação, estabelecendo a recomendação no item 5.4.1 de que todos os procedimentos judiciais ou administrativos para determinar culpa ou responsabilidade ocorrerão independente de qualquer investigação realizada, nos termos do presente anexo (ICAO, 2019).

Surge, então, o reconhecimento por meio de um órgão internacional, que regulamenta a atividade aérea mundial, legitimando o dever de ser realizada uma investigação judicial independente da investigação técnica, ou seja, o procedimento conduzido pelas autoridades judiciais como a polícia sob a égide do Ministério Público e o conseqüente trâmite e o julgamento pelo Poder Judiciário competente.

De outro lado, tem os princípios do Sipaer, que é um sistema cuja filosofia consiste em planejar, coordenar, controlar, executar ou auxiliar a investigação e prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos. Seu órgão central é o Cenipa, ligado diretamente ao estado maior da aeronáutica.

Porém, aqueles que foram atingidos direta ou indiretamente pela ocorrência de um acidente aeronáutico procuram meios para que a justiça seja feita, pela condenação dos culpados na esfera penal, quando esta foi de fato realizada em se tratando do Brasil e suas enormes dimensões ou se houve uma investigação criminal que desencadeou um processo, tanto quanto pela busca de indenizações cíveis.

Desta forma, todo documento ou manifestação que traga algum dado novo obtido na investigação técnica sobre a causa do acidente aéreo por parte das autoridades aeronáuticas, seja por meio do Relatório Final (RF) ou outros, produzem reflexos sobre a pretensão dos familiares ou das vítimas envolvidas e até mesmo em relação a terceiros interessados.

Este trabalho classifica-se quanto ao seu enquadramento metodológico como um estudo bibliográfico teórico, embasado no conhecimento dos autores no que toca às investigações de acidentes aéreos.

Objetiva gerar conhecimentos para a comparação prática da investigação judicial e pericial com a metodologia da investigação realizada pelo Sipaer, dirigida ao questionamento se é possível a utilização do relatório final do Cenipa para fins de responsabilização nos casos de acidentes aéreos.

Quanto ao aprofundamento do estudo, considera-se de origem explicativa, pois tem como objetivo analisar e correlacionar os aspectos teóricos e práticos das diversas formas de investigações nas ocorrências de acidentes aéreos.

O método de abordagem de pensamento dedutivo, de natureza qualitativa, com técnica de pesquisa bibliográfica e documental baseada nas diversas fontes bibliográficas existentes que se caracterizam como posições doutrinárias relacionadas ao tema proposto.

Os sujeitos participantes da pesquisa são os agentes envolvidos em publicações correlacionadas às fundamentações de suas teorias que embasam as investigações de acidentes aéreos.

O campo de pesquisa compreende as obras literárias, artigos, registros, publicações, dados compilados, bem como as mídias digitais existentes sobre o problema proposto.

Para sustentar os objetivos propostos, os instrumentos de coleta de dados escolhidos foram as publicações impressas, dados estatísticos e fontes documentais sobre o tema pesquisado.

## 2 A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

Mesmo levando-se em consideração que os esforços para a prevenção e segurança dos voos sejam o prisma da aviação, o índice de acidentes na aviação geral é muito grande e comum no cenário aeronáutico, expondo e deixando vulneráveis os tripulantes, bem como os seus passageiros.

Nos últimos dez anos, a ocorrência de acidentes aeronáuticos na aviação é caracterizada por um incidente ou acidente a cada dois dias, segundo o Centro de Investigação e Acidentes Aéreos (Cenipa), sendo 1187 acidentes e 513 incidentes graves (SANTOS; ALMEIDA; FARIAS; et al, 2018).

Contudo, existe um posicionamento entre alguns da comunidade aeronáutica que afirma que os acidentes aéreos não devem ser investigados e julgados pelo Poder Judiciário, pois afirmam que o resultado trágico nunca ocorre por vontade de seus envolvidos. Ao contrário disto, nos últimos anos, autoridades se preparam e se especializaram no conhecimento da atividade aérea e na apuração das responsabilidades jurídicas, tal como se lê na descrição feita pelo professor Daniel Celso Calazans:

Há um falso entendimento entre os aeronautas no sentido de que os pilotos e controladores que não buscam o resultado, não devem responder por ele. Entendimento equivocado e em desconformidade com o Direito. Mesmo que um piloto ou um controlador não tenha buscado o resultado, o que ocorre normalmente, mas se por descuido e voluntariamente deu causa ao resultado, responderá, sim, pelo acidente ou incidente. Entender de forma oposta é contrariar o Direito.

Existe uma corrente entre os aeronautas no sentido de que só poderia haver responsabilização em caso de acidente ou incidente se o agente tiver dado causa ao resultado por dolo em caso de violação. Mas não há explicação sobre como esse entendimento vai se acomodar dentro do Direito, pois afronta a Teoria da Conduta. O próprio Código Penal Brasileiro no artigo 261 prevê a conduta dolosa e culposa em caso de acidente aeronáutico e a responsabilização de seus agentes (CALAZANS, 2011, p. 108).

A ocorrência de acidentes aeronáuticos gera grande espanto e curiosidade dos motivos pelos quais a catástrofe se deu, justamente pela grande preocupação da atividade aérea com a prevenção e a segurança de voo.

O acidente aeronáutico, por sua vez, pode ser definido como toda ocorrência relacionada com a operação de uma aeronave havida entre o período em que qualquer pessoa entra na aeronave com a intenção de realizar um voo até o momento em que todas as pessoas tenham desembarcado, em consequência da qual: (1) qualquer pessoa tenha sofrido lesões graves ou morrido, exceto quando as lesões resultarem de causas naturais ou forem

auto ou por outrem infligidas; (2) a aeronave tenha sofrido danos ou falha estrutural: (I) afetando adversamente a resistência estrutural, desempenho ou características de voo; ou (II) exigindo substituição ou reparos importantes do componente afetado, ou (III) a aeronave tenha sido considerada desaparecida (AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL, 2011).

Amparando o conceito amplamente difundido na sociedade de que voar é um dos meios mais seguros de transporte, surge primeiramente em 1971, por meio do Decreto 65.565, o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Sipaer), que depois de modificações deu origem ao Decreto de sua criação abaixo citado (BRASIL, 2018).

Atualmente, o Sipaer é regido pelo Decreto 9.540, de 25 de outubro de 2018, sendo o planejamento, orientação, coordenação, controle e execução da investigação e prevenção de acidentes aéreos suas funções típicas, devendo ser realizadas conforme dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), instituído pela Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (BRASIL, 2018).

O Sipaer é um dos sistemas que compõem a organização da aeronáutica, conforme disposto no artigo 25 do CBA, Lei Federal 7.565 de 1986. O órgão que executa as atividades de apuração dos fatores contribuintes de desastres aéreos e prevenção de novas ocorrências é o Cenipa (BRASIL, 1986).

Segundo o Juiz federal Marcelo Honorato, o Sipaer é um sistema que possui duas atribuições administrativas em seu bojo: as atividades de prevenção e as de investigação de acidentes aeronáuticos. Embora se constate uma dupla competência administrativa, importante frisar que a atividade de investigação de acidentes, realizada pela Autoridade Aeronáutica, detém uma única e exclusiva finalidade: a prevenção de novos acidentes (HONORATO, 2012, p.13).

Desta forma, é importante lembrar que os princípios que norteiam o Sipaer também são amparados, encontrando fundamentos no Anexo 13 da Convenção de Chicago, International Civil Aviation Organization (ICAO), realizada em 1944, recepcionada no Brasil no ordenamento jurídico pelo Decreto 21.713, de 27 de agosto de 1946, propósitos estes que serão desenvolvidos e melhor abordados no próximo capítulo.

Por sua vez, no Anexo 13, a ICAO trata da Investigação de Acidentes e Incidentes na Aviação, estabelecendo a recomendação constante no item 5.4.1 de que todos os procedimentos judiciais ou administrativos para determinar culpa ou responsabilidade

deverão ser independentes de qualquer investigação realizada nos termos do presente anexo (ICAO, 1944).

Complementando, tem-se também que o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), que em seu artigo 1º, prevê que o Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar (BRASIL, 1986).

Surge, portanto, o reconhecimento de um órgão internacional (ICAO), que regulamenta a atividade aérea mundial, legitimando o dever de ser realizada uma investigação judicial independente da investigação técnica realizada pelo Cenipa.

### **3 PRINCÍPIOS DA INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS**

O Comando da Aeronáutica é órgão da autoridade aeronáutica militar que administra o Sipaer, com o intuito de prevenir novos desastres aéreos, investigando tanto os acidentes que envolvam aeronaves civis como as militares, conforme disposição contida no artigo 2º, inciso I do Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018 (BRASIL, 2018).

Desta forma, surgem princípios que regulam os procedimentos do Sipaer, baseados em leis e tratados internacionais e na legislação complementar, incluindo também as normas administrativas.

O Sipaer tem por escopo desenvolver as atividades de prevenção e a direção da investigação de acidentes aeronáuticos com foco na prevenção de novos acidentes/incidentes e das ocorrências de solo, função esta disposta no ordenamento jurídico pátrio pelo Decreto 21.713/1946 (BRASIL, 1946).

Desta forma, o princípio central do Sipaer é a preservação da vida humana e o objetivo desta investigação é identificar os fatores contribuintes do incidente ou acidente aeronáutico, analisando detalhadamente os principais aspectos da atividade aérea, quais sejam, os fatores humanos, materiais e operacionais (BRASIL, 1986).

Atualmente, os princípios do sistema Sipaer foram introduzidos pela Lei 12.970/2014 e dispostos no Código Brasileiro de Aeronáutica, alterando o Capítulo VI do Título III e o artigo 302, bem como revogou os artigos 89, 91 e 92 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Outros princípios que norteiam o sistema de investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos a cargo do Cenipa podem ser encontrados e são listados na Lei 12.970/2014, tais como: o princípio da máxima eficácia preventiva (Art. 86-A), o princípio da preservação da vida humana (Art. 88-C), o princípio da neutralidade jurisdicional e administrativo (Art. 88-C), o princípio da proteção e sigilo da fonte (Art. 88-I, §2º.) e o princípio da participação voluntária (Art. 88-I, §3º).

#### **3.1 Princípio da máxima eficácia preventiva**

Dentre os princípios acima citados, tem-se o princípio da máxima eficácia preventiva, contido no artigo 86-A da Lei 12.970/2014, que fundamenta a atividade investigativa da aérea técnica e revela-se como sendo o objetivo de se evitar que um novo acidente ocorra, ainda que por mera hipótese.

Assim, eventual condição insegura hipotética receberá a devida análise, que é a prolação de uma recomendação de segurança e, com isso, obtém-se a máxima eficácia da atividade de prevenção (HONORATO, 2012, p.28).

Por meio deste princípio, os investigadores encontram a possibilidade de explorarem via o levantamento de hipóteses, o meio para se esclarecer os detalhes e encontrarem os fatores contribuintes nos quais resultaram em um acidente ou incidente aéreo. Daqui resultarão recomendações de segurança emitidas por meio do relatório final emitido pelo Cenipa, visando com que se evite repetir os mesmos fatores que ocasionaram acidentes.

Segundo Honorato, o princípio da máxima eficácia preventiva consubstancia-se na busca de qualquer elemento indicador da presença de uma condição insegura, ainda que a título de hipótese e mesmo que tenha apenas relação indireta com o sinistro aéreo, anomalia de segurança, essa que receberá tratamento como se fato concreto fosse (HONORATO, 2012, p.28).

### 3.2 Princípio da preservação da vida humana

Outro princípio contido no artigo 88-C da Lei 12.970/2014 é o princípio da preservação da vida humana, acima citado, constituindo-se como pressuposto maior da atividade do sistema em comento, pregando que a orientação da investigação a ser realizada deve buscar que sejam feitas recomendações para que não voltem a ocorrer as mesmas situações que levam a acontecer o acidente.

A definição que enfatiza o princípio da preservação da vida humana se depreende da regra constante no § 1º de seu artigo 1º:

§ 1º - Para efeito deste Decreto, as atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos são as que envolvem as tarefas realizadas com a finalidade de evitar perdas de vidas e de material decorrentes de acidentes aeronáuticos (HONORATO, 2012, p. 15).

De acordo com os ensinamentos de Marcelo Honorato, a inexistência de litígio, de partes e de acusação decorrem da exclusiva finalidade preventiva que o Sipaer possui, procedimento que visa à preservação da vida humana e, com isso, torna inaplicável a exigência de contraditório e ampla defesa ao procedimento Sipaer, em vista da ausência das premissas que ensejam a sua aplicação (HONORATO, 2012, p.30).

### 3.3 Princípio da neutralidade jurisdicional e administrativa

Por sua vez, o princípio previsto no anexo 13 da Convenção de Chicago dispõe que a investigação do acidente aéreo ocorra com neutralidade jurisdicional e administrativa, sendo conduzida sem formalismos e sem a necessidade da garantia da obediência ao contraditório e a ampla defesa, previstas como uma garantia fundamental contida na Constituição Federal, a ser observada nos processos judiciais e administrativos, sob pena de nulidade do procedimento (BRASIL, 1944).

Tal garantia vem constituída no inciso LV do artigo 5º da Carta Magna de 1988:

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes (Brasil, 1998).

### 3.4 Princípio da proteção e sigilo da fonte

Ainda, tem-se o princípio da proteção e sigilo da fonte e da confiança, trazido pelo artigo 88-I, no §2º, que confere segredo e resguarda o nome dos informantes que prestam suas informações, segundo o que puderam observar ou souberam, narrando como se deu a ocorrência do acidente investigado (BRASIL, 2014).

Portanto, torna-se imperativo que seja efetiva a proteção das fontes e que se mantenha o devido sigilo das informações prestadas pelos colaboradores e pelas pessoas relacionadas com o evento, permitindo e auxiliando no descobrimento das causas do desastre.

O que se busca por meio do princípio analisado é que não haja a imputação de responsabilidade aos envolvidos em depoimentos e fornecedores de informações obtidas pelos investigadores, de modo que as informações fornecidas não se prestem para auto incriminá-las, conforme prevê o artigo 88-J da Lei 12.970/2014.

De acordo como Honorato, como já enfatizado, a informação é um dos principais substratos que possibilitam o desenvolvimento da tarefa de prevenção de acidentes. Nesse sentido, a OACI (Organização Internacional da Aviação Civil) e, no Brasil, o Sipaer, passaram a desenvolver várias ferramentas para a coleta de tais informes, como o relatório de prevenção, a gravação de dados de voo e de comunicação das aeronaves e as entrevistas, realizadas com qualquer pessoa relacionada ao acidente ou mesmo à operação do equipamento acidentado (HONORATO, 2012, p.20).

E ainda, o mesmo autor prega que a interpretação da restrição delineada pela Autoridade Aeronáutica deve ser equilibrada com as ressalvas da OACI, no sentido da autonomia da administração da Justiça de cada Estado, bem como na plena ciência dos efeitos deletérios de sua publicização (HONORATO, 2012, p.23).

Desta forma, a publicação das conclusões obtidas pelo Cenipa é divulgada no Relatório Final de acidentes de aeronaves, sendo ampla e não tendo nenhum caráter restritivo, muito menos possui sigilo quanto ao seu conteúdo.

Entretanto, este relatório não traz os nomes daqueles que foram ouvidos a qualquer título, conforme regra trazida pelo artigo 88-J da Lei 12.970/2014, seja como testemunha, informante ou colaborador, justamente para que seja preservado o sigilo da fonte e para preservar a finalidade última da divulgação, que é se evitar a ocorrência de novos acidentes aéreos.

#### 4 A INVESTIGAÇÃO JUDICIAL

Os princípios que mais saltam aos olhos e ganham relevância são o da proteção da vida humana (tutelando o direito à vida) e o do caráter preventivo, objetivando a prevenção de novos acidentes, apontando possíveis fatores contribuintes.

O princípio que pretende evitar a perda de vidas humanas, especialmente para fins de prevenção, está expresso na Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, no artigo 88-C do CBA, quando determina que:

A investigação Sipaer não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações, inclusive para fins de prevenção, e, em razão de objetivar a preservação de vidas humanas, por intermédio da segurança do transporte aéreo, terá precedência sobre os procedimentos concomitantes ou não das demais investigações no tocante ao acesso e à guarda de itens de interesse da investigação (BRASIL, 1986).

Desta forma, surgiram diversos debates sobre a possibilidade da utilização do relatório das investigações produzidas pelo Cenipa, com fins probatórios diante do caráter preventivo do laudo que trata dos fatores contribuintes apontados, recomendando-se ações de segurança que evitem a ocorrência de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, nos termos do artigo 88-A do CBA.

Outro dispositivo legal que prevê o acesso às fontes e às informações Sipaer com finalidade probatória, cautela a ser observada pelo juízo ou autoridade administrativa, consiste na decretação do sigilo processual das informações que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial, bem como do procedimento administrativo, nos exatos termos do que dispõe o artigo 88-J, do CBA (BRASIL, 1986).

Por muito tempo, a comunidade aeronáutica não se atentou para a evolução da criminalização dos acidentes aeronáuticos, limitando-se a debater as diferenças entre o erro e a violação (CALAZANS, 2011, p. 126).

No decorrer do levantamento dos fatores contribuintes, que resultaram em um acidente aeronáutico, as condutas dos operadores envolvidos podem se caracterizar como passíveis de serem investigadas e, se provadas, ao final, serão capazes de impor penas restritivas de direitos devido ao *jus puniendi* (artigo 4º do Código Penal), que é poder-dever do Estado de aplicar sanções na esfera de competência criminal.

De outro modo, observa-se que o acidente aeronáutico é plenamente punível por culpa nos casos de omissão, imperícia e negligência, não se limitando pela ação praticada a

título de dolo, inclusive por dolo eventual, previsto no Código Penal em seu artigo 18, inciso II.

#### 4.1 A punibilidade jurídica

A responsabilidade criminal aérea é imposta por meio do Código Penal Brasileiro, no Capítulo II, na parte que trata do atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, baseando-se, entre outros, no que está disposto em seu artigo 261:

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 (BRASIL, 1940).

Além disso, a norma prevista no artigo 263 do Código Penal Brasileiro faz referência ao artigo acima citado, podendo impor a fixação da pena em patamar superior a vinte anos nas ocorrências que tratam de lesão corporal e de mortes ocasionadas em virtude de acidentes aeronáuticos:

Art. 263 - Se de qualquer dos crimes previstos nos arts. 260 a 262, no caso de desastre ou sinistro, resulta lesão corporal ou morte, aplica-se o disposto no art. 258.

Tem-se, ainda, a possibilidade dos envolvidos e dos familiares das vítimas requererem por via judicial a reparação dos danos causados em consequência do acidente aéreo, resultando na responsabilidade civil, determinada pelo Código Civil, especificamente no artigo 186.

Por seu turno, a responsabilidade civil é considerada a obrigação de reparar o dano que uma pessoa causa a outra, delimitando as condições legais em que uma pessoa pode ser considerada responsável e conseqüentemente ser obrigada a repará-lo financeiramente. O artigo 186 do Código Civil traz os elementos da responsabilidade civil:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito (BRASIL, 2002).

É o caso do recente julgado proferido pela 8ª. Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, em junho de 2018, proferido pelo Desembargador Relator Pedro de Alcântara da Silva Leme Filho, na Ação de indenização por danos morais, na qual trata da queda da aeronave que transportava o então candidato à Presidência de República, Eduardo Campos, analisando a legitimidade passiva dos corréus, determinando que são aplicáveis as normas do Código Brasileiro de Aeronáutica - Lei nº 7.565/86 e, no que couber, do Código Civil. Define também a responsabilidade pelo acidente atribuída ao piloto da aeronave, de acordo com laudo do Cenipa:

Conforme laudo elaborado pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA, o comandante foi apontado como o principal responsável pelo acidente (fls. 34/39), razão pela qual os corréus empresários João Carlos Lyra Pessoa de Melo Filho e Apolo Santana Vieira respondem pelos danos causados (BRASIL, AC nº 1004776-332016.8.26.0562).

Para apuração da responsabilidade criminal, a Constituição da República Federativa do Brasil, no artigo 109, inciso IX, determina que é atribuição da Justiça Federal processar e julgar os crimes cometidos a bordo de aeronaves e navios, salvo se se tratar de crime militar (BRASIL, 1998).

A sanção é aplicada como pena seja na forma de multa, de interdição de direito ou ainda de privação de liberdade, punição imposta pelos artigos 43, incisos II e V, bem como no 261 do Código Penal.

Aqui, além do comparecimento da vítima, basta a notícia do acidente para que seja lavrado um boletim de ocorrência pela autoridade policial, instrumento que visa o início das investigações. Também pode ser protocolada uma queixa crime para que se apurem as responsabilidades penais, procedimento contemplado pelo artigo 100, §3º, do Código Penal.

A responsabilidade civil é um meio de indenizar alguém que tenha sofrido algum prejuízo como tentativa de restaurar a harmonia na sociedade. O princípio é o de que não se pode causar prejuízo a outrem sem ter que reparar o dano, via reparação de danos morais e materiais oriundos da ação lesiva a interesse alheio, viabilizando a vida harmônica em sociedade.

Neste caso, os Tribunais Cíveis (por meio de advogado) e Juizados Especiais Cíveis (sem necessidade de advogado), dos Estados e Federais representam a estrutura

Estatal para buscar a reposição financeira devida pela ocorrência do acidente aeronáutico ou do incidente aeronáutico, conforme os termos do artigo 186 do Código Civil.

A despeito disto, numa interpretação sistemática do CBA, pode-se concluir que os elementos coletados pela investigação do Cenipa poderão e vem sendo utilizados para fins de responsabilização e como meio de provas em processos judiciais penais e cíveis, ao se analisar o teor do artigo 88 – I, em seu parágrafo 2º, onde se lê:

A fonte de informações de que trata o inciso III do caput e as análises e conclusões da investigação Sipaer não serão utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos e somente serão fornecidas mediante requisição judicial, observado o art. 88-K desta Lei (BRASIL, 1986).

Verifica-se, portanto, que desde que haja requisição judicial, autoriza-se que as fontes de informações e as análises, bem como as conclusões obtidas por meio das investigações realizadas pelo Sipaer, sejam utilizadas para fins probatórios nos processos judiciais e procedimentos administrativos.

Também deverá ser observado que o acesso às fontes da investigação para o uso das fontes Sipaer como prova, deverá ser precedido da oitiva desta autoridade incumbida da função de representante judicial, que se pronunciará no prazo legal, decidindo o Juiz após a vinda desta manifestação, nos termos do artigo 88-k do Código Brasileiro de Aeronáutica.

## 5 DIVERGÊNCIAS SOBRE A UTILIZAÇÃO DOS RELATÓRIOS DAS INVESTIGAÇÕES AERONÁUTICAS COMO MEIO DE PROVA

Diante do acima exposto, ainda que seja considerada exceção à regra, existe a possibilidade, amparada em lei, desde que ocorra a requisição judicial, de que as análises e o resultado da investigação realizada pelo Sipaer sejam aproveitados para fins probatórios nos processos judiciais e inquéritos.

Não se pode esquecer que esta autorização deverá ser solicitada por meio de requisição judicial e principalmente antecedida da oitiva do representante judicial da autoridade Sipaer competente, que se pronunciará no prazo que lhe designa a lei.

É o que determina a lei 12.970 de 2014, no seu artigo 88-k:

Art. 88-K. Para o uso das fontes Sipaer como prova, nos casos permitidos por esta Lei, o juiz decidirá após oitiva do representante judicial da autoridade Sipaer, que deverá se pronunciar no prazo de 72 (setenta e duas) horas (BRASIL, 2014).

A autoridade policial ou judiciária deve tomar conhecimento das circunstâncias atinentes às ocorrências aeronáuticas, de acordo com a norma do artigo 88-O do CBA.

Mas para que a Justiça ou a Polícia procure nas investigações do Sipaer a fonte de informações sobre as circunstâncias e causas do acidente aéreo, estes deverão buscar a verdade real dos fatos tal como se depreende abaixo, podendo até utilizar os mesmos fatos ou provas, mas sem que o resultado do inquérito ou sentença seja amparado pelos fundamentos encontrados no Relatório Final divulgado pelo Cenipa:

A reconstrução histórica dos fatos da causa não é valor absoluto; não é a meta final do processo. Escopo do processo é a atuação do ordenamento jurídico, com a conseqüente pacificação social que tal atuação trará. E a verificação dos fatos ocorridos é apenas uma etapa para a consecução desse objetivo. É óbvio que, para realizar tal fim, o juiz deverá fazer o possível para apurar a verdade dos fatos. Mas a “verdade” – conceito absoluto – é inatingível. A falibilidade do ser humano não lhe permite alcançá-la; melhor dizendo: não lhe permite sequer saber se e quando a esta de fato alcançando. Um evento que ocorreu no passado talvez jamais possa ser reconstituído exatamente como foi (TALAMINI, p. 147, 2019).

No entanto, deve ser ressaltado que os fatos em si não estão incluídos na garantia de sigilo das fontes investigatórias do Sipaer, possibilitando às autoridades incumbidas da investigação criminal, o acesso aos destroços, provas técnicas de engenharia, inclusive ciência quanto às informações recuperadas da caixa-preta, garantia trazida pelo artigo 88-P do CBA.

## 5.1 Apurações conjuntas

Daqui, surge a necessidade de se realizar ambas as apurações de forma concomitante, determinada pelo artigo 88-C do CBA, contando com a colaboração mútua e coordenada da autoridade aeronáutica e das autoridades responsáveis pela averiguação criminal.

Esta colaboração quanto ao acesso à aeronave acidentada por parte da polícia judiciária, encontra-se prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu artigo 88-P:

Art. 88-P. Em coordenação com a autoridade de investigação Sipaer, ficará assegurado a outros órgãos, inclusive da autoridade de aviação civil e da polícia judiciária, o acesso à aeronave acidentada, aos seus destroços ou a coisas que por ela eram transportadas, somente podendo haver manipulação ou retenção de quaisquer objetos do acidente com anuência da autoridade de investigação Sipaer (BRASIL, 1986).

Corroborando esta noção de colaboração, dispõe o Código Brasileiro de Aeronáutica no artigo 88-E, ainda, que a autoridade aeronáutica, caso seja solicitada, deve colocar à disposição da autoridade criminal, especialistas para a realização dos exames necessários às diligências sobre o acidente aeronáutico, se a autoridade judicial ou policial não dispuserem de especialistas capacitados para as diligências que se fizerem necessárias.

Exceção a esta regra consta do artigo 88-B do CBA, com o intuito de se manter a imparcialidade do quanto se apura, é que os especialistas solicitados ao Sipaer não poderão já ter participado de exame da própria autoridade aeronáutica, regra com previsão trazida pelo artigo 88-E, do mesmo Código.

Outra imposição que confirma a atuação conjunta entre os órgãos é a trazida pelo Código Brasileiro de Aeronáutica no artigo 88-A, pregando que haja a comunicação à autoridade policial sobre quaisquer indícios de crime evidenciados no curso da investigação:

§ 2º A autoridade de investigação Sipaer poderá decidir por não proceder à investigação Sipaer ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato ilícito doloso relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trazer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente (BRASIL, 1986).

## 5.2 Questionamento das informações Sipaer e o sigilo nas investigações de acidentes aéreos

Porém, divergindo das noções apresentadas, diferentes interpretações questionam a validade constitucional de pontos controvertidos no modelo de acesso às informações Sipaer

e o sigilo nas investigações de acidentes aéreos pelo Ministério Público Federal, ajuizada pelo ex-Procurador Geral da República, Rodrigo Janot, propôs a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI), número 5.667 contra a Lei 12.970, de 08 de maio de 2014 (FEDERAL, 2017).

Entre os argumentos defendidos, alega-se que as regras sobre o acesso às informações do Sipaer e sobre a proteção de seu sigilo nas investigações de acidentes aéreos criam dificuldade desarrazoada à ação do MP no trabalho de apuração cível e criminal de acidentes e incidentes aéreos no país. Ainda, que imporia um retrabalho, duplicando os esforços na produção das mesmas provas com o emprego desnecessário de recursos humanos e materiais, originando uma dupla apuração, sendo uma pelo Sipaer e outra de origem criminal ou cível (FEDERAL, 2017).

Também aduz que as inovações trazidas pela Lei nº 12.970/2014, especialmente no seu artigo 88-k, impõem restrições indevidas para acesso às conclusões de investigações sobre acidentes aéreos, justamente por exigir a requisição judicial com objetivo de se obter ciência sobre os relatórios e dados produzidos pelas autoridades aeronáuticas finalizadas pelo Sipaer (FEDERAL, 2017).

Fundamentam-se as alegações argumentando que a lei compromete o livre exercício da missão constitucional do Ministério Público previsto no artigo 127 da Constituição da República Federativa do Brasil, uma vez que impede o uso das análises do Sipaer em processos judiciais e procedimentos administrativos, tolhendo, assim, o uso de elementos de informações necessários ao desempenho de sua função de titular da persecução penal (FEDERAL, 2017).

Por sua vez, defendem que a reserva de jurisdição não encontra amparo na Constituição, nem na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal. No seu entender, a “competência jurisdicional exclusiva está determinada apenas na Constituição da República”, no seu artigo 5º, inciso XXXV, e a lei ordinária não poderia estender essa limitação de exclusividade jurisdicional a outras situações (FEDERAL, 2017).

Por fim, a PGR avaliou ao impetrar a citada medida que os dispositivos violam o artigo 5º., XXXV, LIV (quanto aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, que compõem a cláusula do devido processo legal substancial) e LV, o artigo 37, caput (relativamente aos princípios da finalidade e da eficiência), o artigo 129, I, VI, VIII e IX, e o artigo 144, §§ 1º., I, e 4º., 2 da Constituição da Federal (FEDERAL, 2017).

Tal afirmação deve-se ao fato de que pode ser considerada uma denegação de acesso à Justiça, traduzindo-se numa violação ao devido processo legal e uma ofensa aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, nos seguintes termos:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:  
XXXV – a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito (BRASIL, 1998).

Este questionamento sobre a lei que limita o uso de informações sobre acidentes aéreos em ações judiciais está a cargo do julgamento do Ministro Relator Celso de Mello, ainda não realizado perante o Supremo Tribunal Federal (STF) (BRASIL, ADI 5667).

### 5.3 A utilização dos relatórios do Cenipa como meio de prova

Ainda sobre as divergências acerca da utilização dos relatórios das investigações aeronáuticas como meio de prova, esta possibilidade vem contida no artigo 88-K do CBA de que as decisões judiciais que as utilizam, confirmam a controvérsia aqui discutida.

Verifica-se que uma destas decisões é a que foi proferida no Acórdão nº 1004201-25.2016.8.26.0562, proferido pela 8ª. Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo, em novembro de 2017, emanada pelo Desembargador Relator Alexandre Coelho, na Apelação interposta devido a ação de responsabilidade civil por danos materiais e morais, decorrente de acidente aéreo notório, que vitimou o então candidato à Presidência da República Eduardo Campos, do qual se destaca o seguinte:

Nos termos do artigo 268, caput, do Código Brasileiro de Aeronáutica, “o explorador responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em voo, ou manobra, assim como por pessoa ou coisa dela caída ou projetada”.

O explorador, a rigor, eram os empresários, que, por questões políticas, permitiram ao partido o uso da aeronave, por ocasião de disputa eleitoral à Presidência da República. Os pilotos e a comissão de bordo laboravam em benefício, diretamente, do partido político, e, indiretamente, dos empresários.

Envolvendo, portanto, responsabilidade civil aeronáutica, sem a configuração de relação de consumo, o elemento subjetivo deve restar presente, cabendo a análise da culpa a quem se atribui o dever de reparação ou de seu preposto, conforme dita o §1º do artigo acima mencionado.

Assim, é de se ver que o comandante foi apontado, em robusto e minucioso laudo elaborado pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), como o principal responsável pelo evento (fls. 362/365 Fatores contribuintes), a se configurar a responsabilidade dos beneficiários (BRASIL, AC nº 1004201-25.2016.8.26.0562).

Diante destas considerações, deduz-se que todo documento ou manifestação que traga algum dado relevante obtido na investigação técnica sobre a causa do acidente aéreo por parte das autoridades aeronáuticas, seja por meio do Relatório Final ou outros, produz expectativas sobre a pretensão dos familiares ou das vítimas envolvidas e até mesmo em relação a terceiros.

Por seu turno, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) atribuiu a obrigação de se indenizar por danos morais decorrente de acidente de trabalho, baseada na culpa do empregador com fundamento na interpretação do relatório do Cenipa. É o que se observa no julgamento emanado da 5ª. Turma do TST, no Recurso de Revista (RR) nº 100400-10.2007.5.01.0071 (BRASIL, Acórdão RR nº 100400-10.2007.5.01.0071).

Neste caso, o TST expressamente confirmou a culpa da parte reclamada e vencida, uma vez que mesmo os pilotos na condição de prepostos e conhecedores das condições climáticas desfavoráveis para a realização do voo, assumiram os riscos de fazê-lo por instrumentos sem estarem habilitados para tanto, restando esta conduta caracterizada ao final da instrução processual como negligente (BRASIL, Acórdão RR nº 100400-10.2007.5.01.0071). Desta forma, restou incontestável que houve a conduta culposa da parte que fora acionada judicialmente, sendo considerado como fundamento para tanto no texto deste julgamento, que:

Ademais, o exame do relatório do CENIPA faz parte da livre apreciação e valoração do conjunto probatório pelo magistrado, formando, assim, o seu convencimento definitivo (BRASIL, Acórdão RR nº 100400-10.2007.5.01.0071).

Deve ser levado em consideração que em se tratando das dimensões do Brasil, fora dos grandes centros urbanos, reconhecendo-se a existência e as diversas competências dos Órgãos Públicos e seus servidores, é plenamente possível que alguns acidentes aéreos não sejam tão bem investigados quanto determina a regra imposta no artigo 18 do Código Penal, sendo o procedimento policial arquivado, restando que uma possível perícia realizada por meio de um expert particular aponte os fatores determinantes e seus responsáveis.

De toda forma, aqueles que foram atingidos direta ou indiretamente pela ocorrência de um acidente aeronáutico procuram todas as formas para que a Justiça seja feita, por meio da condenação dos culpados na esfera penal, bem como pela busca de indenizações cíveis a serem estipuladas, nos termos do artigo 186 do Código Civil.

Daqui, então, surge a necessidade de haver um entendimento da viabilidade e da possibilidade de um aproveitamento da investigação de acidentes aeronáuticos direcionados para a prevenção de novos acidentes e a investigação que tem como objetivo a responsabilização penal, bem como a reparação de danos do artigo 186 do Código Civil.

Por outro lado, as conclusões dos fatores contribuintes que levaram ao acidente aéreo, publicadas nos relatórios do Cenipa, geram temor no sentido de que a interpretação e a sua utilização para fins de responsabilidade com finalidade probatória, possam desvirtuar os princípios nos quais foi baseada toda a investigação técnica, princípio constante no artigo 88-I, § 2º, do Código Brasileiro de Aeronáutica.

## 6 CONCLUSÃO

Apesar do aperfeiçoamento constante e do treinamento fornecido aos profissionais de aviação, da implantação da redundância nos sistemas vitais de aeronaves que conferem mais segurança para as operações aéreas e dos vários regulamentos que normatizam os voos, acidentes ainda ocorrem. Mesmo que existam em maior escala na aviação geral, para prevenir a ocorrência destas tragédias, tanto na investigação realizada pelo Cenipa, quanto a executada pelo Poder Judiciário, pretendem a seu modo específico, evitar que acidentes se repitam.

Desta forma, no presente trabalho foi apresentado o surgimento e os propósitos do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Sipaer), bem como a legislação que norteia a investigação técnica.

Também foi explicado sobre a existência da investigação jurídica que visa apurar responsabilidades penais e civis, podendo até resultar na sanção administrativa do regulado pela aviação geral, como é o exemplo da aplicação de multa pecuniária pela Anac.

Foi mencionado que a Lei 12.970/14 prevê que as análises e conclusões das investigações Sipaer não devem ser utilizadas como meio de prova nos processos judiciais e procedimentos administrativos, exceto em caso de haver requisição judicial e concordância do representante jurídico do Sipaer.

Ademais, foi abordado o conceito de alguns integrantes da comunidade aeronáutica no sentido de que os envolvidos em acidentes, mesmo não tendo buscado o resultado desastroso, jamais teriam a intenção de provoca-lo por dolo ou por descuido e, desta forma, não poderia haver nenhuma forma de responsabilização.

Na realidade, de acordo com a argumentação aqui tratada este entendimento destoa e vai no sentido contrário ao imposto pelo Direito, vez que contraria os ditames do Código Penal Brasileiro que prevê que toda conduta dolosa ou culposa em caso de acidentes em geral e, especialmente, no caso dos aeronáuticos, será devidamente investigada e se, ao final, provada haverá a consequência da responsabilização de seus agentes.

Tratou-se, ainda, da utilização dos Relatórios Finais em processos judiciais, configurando-se tema controvertido, embora demonstrada a sua utilização em casos concretos pelo Poder Judiciário, sendo apresentados alguns julgados que demonstram a citada polêmica.

É inegável que a investigação técnica revela-se de suma importância para que a atividade aérea se desenvolva de modo seguro, buscando-se evitar a ocorrência de novos acidentes devido aos mesmos fatores. Da mesma forma, como princípio central do Sipaer, a

preservação da vida humana tem como escopo garantir e preservar a vida, considerado com o maior e mais valioso bem que deve ser tutelado.

Não se coaduna com as premissas aqui tratadas e nem parece ser adequada a alegação de cerceamento do direito à informação com a necessidade da valoração adequada das provas colhidas pelo Sipaer, na qual a ADI proposta pela Procuradoria Geral da República visa ter declarada em relação a Lei nº 12.970/2014.

Fundamentalmente, o que se busca limitar com a Lei 12.970/2014 é o uso das fontes e das pessoas envolvidas nesta investigação técnica com o foco na prevenção de acidentes aeronáuticos.

Diversamente da argumentação trazida pela Procuradoria, restou plenamente demonstrada a possibilidade legal de se proceder a requisição judicial para que as análises e os resultados da investigação realizada pelo Sipaer sejam aproveitados para fins probatórios nos processos judiciais e inquéritos, desde que antecedida da concessão do prazo previsto para o pronunciamento do representante judicial da autoridade Sipaer.

Além do mais, restou demonstrado que também poderá e deverá existir investigações judiciais paralelas e independentes àquelas realizadas pelo Cenipa, podendo até mesmo utilizar elementos de convicção em comum, fato que traz credibilidade e transparência ao quanto apurado por meio da produção e pela procura de provas.

Desta forma, com a aplicação da investigação judicial, melhores resultados virão por meio da busca da condenação criminal ou na reparação de danos, pois esta será realizada de forma isenta e não estará contaminada pelas formas e garantias previstas nos princípios do Sipaer, justamente pelos diferentes propósitos de cada investigação em torno de uma mesma ocorrência aeronáutica.

Entretanto, não deve haver conflito entre as duas modalidades de investigação. Ambas devem ocorrer em sintonia buscando os objetivos a que se propõem, sendo a do Sipaer, para os fatores contribuintes e causas técnicas resultantes no acidente e, a segunda, o exame quanto à participação de pessoas envolvidas e o limite de sua responsabilidade perante as causas do acidente para fins de imputação criminal ou civil.

Torna-se extremamente salutar que as autoridades envolvidas desempenhem suas funções buscando cada qual seus objetivos com extrema independência, validando a confiança da obtenção das informações adquiridas no curso da investigação.

Também deve ser levado em consideração que em dimensões continentais de espaço territorial e aéreo, como o do Brasil, sabidamente as distâncias dos grandes centros urbanos, dificilmente se consegue que a investigação judicial ocorra de forma adequada. Isto porque,

por vezes, técnicos judiciais conhecedores das especificidades ligadas à aviação não estão disponíveis fora de grandes centros urbanos para realizar investigações aéreas judiciais.

Ocorre ainda, em muitos casos, que os inquéritos policiais são arquivados devido à fatalidade dos envolvidos e pela falta de provas que deixaram de ser produzidas justamente pelo desaparecimento do Estado ou desconhecimento das especificidades aplicáveis à temática aeronáutica.

Contudo, os usos e as insistentes tentativas de se embasar no relatório final para fins de responsabilização pelo Poder Judiciário deveriam vir somadas a outros meios de prova, como perícias particulares e judiciais, laudos dos institutos técnicos correspondentes, bem como em depoimento de eventuais testemunhas, entre outras, quando possível no caso concreto.

Isto porque o Relatório Final baseia-se em premissas totalmente distintas das que regem a produção de provas para responsabilização no âmbito administrativo, civil e penal, além de visarem, distintamente destas, emitir recomendações baseadas em fatores contribuintes que influenciaram para a ocorrência do acidente.

O uso do Relatório Final para esta imputação de responsabilidade mostra-se inadequado não só por ensejar o cometimento de injustiças, mas também porque o temor dos profissionais da aviação ao colaborarem com as investigações do Sipaer é justamente de terem sua identidade revelada e poderem ser incriminados pelas informações que prestarem, resultando até na omissão dos fatos relevantes para a resolução do acidente apurado.

Os que colaboram com as investigações do Cenipa o fazem sem querer que seus nomes sejam revelados, pois prestam informações com base no princípio da confiança, uma vez que revelam os fatos de que tem ciência, visando que outras ocorrências potencialmente catastróficas não mais ocorram.

Desta forma, investigações conduzidas pelas autoridades judiciais, paralelas a do Cenipa evitariam colocar em risco à efetividade dos trabalhos da autoridade de investigação composta pelo Sipaer.

Outra possibilidade ainda pouco explorada em casos em que se apuram responsabilidades jurídicas é a produção nas investigações de acidentes aéreos por meios de peritos aeronáuticos particulares que produzem laudos técnicos, podendo se aproximar dos mesmos fatores encontrados pelo Cenipa, apontando e comprovando os fatores contribuintes que deram causa ao desastre.

O cenário mais acertado para a apuração dos acidentes aéreos seria que cada órgão cumprisse seu papel de forma colaborativa e conseguissem chegar as suas próprias

conclusões, baseadas nos meios de provas colhidas, respeitando-se a lei e os procedimentos aplicáveis a cada um deles.

Para que não pairassem dúvidas, as normas estabelecidas sobre a investigação de acidentes aéreos deveriam ser mais bem observadas pelos Tribunais brasileiros, preservando-se os pilares e as garantias concedidas ao Sipaer.

Por um lado é importante se atentar para o conceito fundamental previsto no artigo 5º, inciso XXXV da Constituição Federal, que se traduz na possibilidade da inafastabilidade de apreciação do judiciário dos acidentes aéreos, considerado como a garantia de obter o acesso à justiça entendido como meio de efetivação e proteção dos direitos dos cidadãos.

Desta garantia Constitucional resulta que o Estado não pode se negar a dirimir litígios em que haja conflito de interesses, lesão ou ameaça de um direito. Sendo assim, surge para o cidadão o direito de postular em juízo a resolução do seu interesse, buscando por meio do processo judicial a tutela jurisdicional ao Estado.

De outro lado, tanto o Anexo 13 da Convenção de Chicago como também a Lei 12.970/2014 pregam a não utilização dos Relatórios Finais ou registros Sipaer para fins de composição de provas em inquéritos ou processos judiciais.

Deste modo, evita-se causar graves consequências ligadas à segurança da aviação civil brasileira, pois se prega como fundamento maior a proteção da segurança de voos para toda a sociedade e não a busca pela culpabilidade de um ou de outro indivíduo isoladamente responsabilizado pelas consequências jurídicas do acidente aeronáutico.

O cenário ideal seria que os investigadores do Sipaer tivessem mais garantias legais de que não serão obrigados a fornecer qualquer informação relacionada às pessoas ouvidas na investigação para outras finalidades, a não ser a de prevenir futuros acidentes.

Por sua vez, a investigação jurídica e os consequentes processos jurídicos com objetivo da determinação de responsabilidades, também devem ter garantias de acesso à obtenção de informações que desvendem as causas e permita a sanção do autor envolvido na ocorrência, assegurando um equilíbrio entre as demandas do Poder Judiciário e as da prevenção de acidentes aéreos.

Assim sendo, e, considerando-se o conjunto do que foi explicitado neste trabalho, registra-se a fundamental importância do equilíbrio das ações investigativas entre as autoridades aeronáuticas e judiciárias, coexistindo os objetivos de cada, seja pela manutenção do objetivo da prevenção da vida, evitando-se novos acidentes aéreos e não se deixando de lado a garantia do dever de se investigar as ocorrências aeronáuticas por parte da Polícia e do Poder Judiciário.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **RBHA 61**: requisitos para concessão de licenças de pilotos e instrutores de voo. Brasília, 2006. Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/rbha/rbha61.pdf>. Acesso em: 09 dez. 2019.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 26 fev. 2020.

BRASIL. **Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018**. Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/decreto/D9540.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/decreto/D9540.htm). Acesso em: 09 dez. 2019.

BRASIL. **Decreto-lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940**. Código Penal. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del2848compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm). Acesso em: 17 mar. 2020.

BRASIL. **Decreto-lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941**. Código de Processo Penal. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del3689.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del3689.htm). Acesso em: 07 mai. 2020.

BRASIL. **Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946**. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1930-1949/D21713.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D21713.htm). Acesso em: 24 mar. 2020.

BRASIL. **Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer). Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L7565.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm). Acesso em: 09 dez. 2019.

BRASIL. **Lei 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Código Civil. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm). Acesso em: 08 abr. 2020.

BRASIL. **Lei 12.970, de 08 de maio de 2014**. Altera o Capítulo VI do Título III e o art. 302 e revoga os artigos 89, 91 e 92 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre as investigações do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER e o acesso aos destroços de aeronave; e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2014/Lei/L12970.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12970.htm). Acesso em: 08 abr. 2020.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Acórdão em Recurso de Revista Nº 100400-10.2007.5.01.0071** Disponível em: <http://aplicacao4.tst.jus.br/consultaProcessual/resumoForm.do?consulta=1&numeroInt=247195&anoInt=2014>. Acesso em: 26 mar. 2020.

CALAZANS, Daniel Celso. **Acidentes aéreos** – Conheça os bastidores das investigações de acidentes aeronáuticos. São Paulo: Editora Bianch, 2013.

CALAZANS, Daniel Celso. **Desvendando a caixa preta**: acidentes aeronáuticos. São Paulo: All Print Editora, 2011.

CENIPA - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. **O que é investigação?** Disponível em: <http://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/investigacoes>. Acesso em: 09 dez. 2019.

FEDERAL, Supremo Tribunal, **ADI 5667 de 2017**, Ministro Relator Celso de Mello. Brasília. Disponível em: <http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5140772>. Acesso em: 26 mar. 2020.

HONORATO. Marcelo. **Os princípios jurídicos do sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos – Sipaer**. In: Revista Conexão Sipaer, 2012. Disponível em:

<http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/view/214/248>. Acesso em: 09 dez. 2019.

ICAO – **Convenção Internacional da Aviação Civil**. Disponível em: Acesso em: [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_orig.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf). Acesso em: 30 out.2019.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. **Acórdão nº 1004776-33.2016.8.26.0562**. Relator: Pedro de Alcântara da Silva Leme Filho. São Paulo. Disponível em: [https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?conversationId=&cdAcordao=11587503&cdForo=0&uuidCaptcha=sajcaptcha\\_42c7b669a0234af2b120381958758072&g-recaptcha-response=03AERD8XqQKG0yZwRtQtupNupeNw3nCkttOvAVAEzetrTDlZRSL0vzK6zv64YTkQ8Y\\_h7bBUt7qdO6Wb\\_jzcHzMR-WpvNL3l8hlz4KjnHKuf6ONuuun\\_ULLRA8H93yJ6l81wETFnjJFrMbg8XJdzqFs02koT6BkXuTolt\\_LCL2aRowACDv61iDOwB10vq3MvMoSl6H\\_CLkkK1MBu8MpJaIun8pJnpGW7JhBi-zXzBzbGlmiwzCTSVUnJXjn0Zgh8c5qFpHAOKyнкIjXzTChlUqckHniP7PhL83OliGEuhZRWGQR1nl71w4tEAgbvo42nEr6duH2QPIr5oaWJU7SAVBNpDKf3kum-OqAr5Tx7YsWEm2EiOFx9pSRUJCdp-fUA5ftsV7QAz40mPo2g\\_UQXKr\\_DV\\_F56jgEQ](https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?conversationId=&cdAcordao=11587503&cdForo=0&uuidCaptcha=sajcaptcha_42c7b669a0234af2b120381958758072&g-recaptcha-response=03AERD8XqQKG0yZwRtQtupNupeNw3nCkttOvAVAEzetrTDlZRSL0vzK6zv64YTkQ8Y_h7bBUt7qdO6Wb_jzcHzMR-WpvNL3l8hlz4KjnHKuf6ONuuun_ULLRA8H93yJ6l81wETFnjJFrMbg8XJdzqFs02koT6BkXuTolt_LCL2aRowACDv61iDOwB10vq3MvMoSl6H_CLkkK1MBu8MpJaIun8pJnpGW7JhBi-zXzBzbGlmiwzCTSVUnJXjn0Zgh8c5qFpHAOKyнкIjXzTChlUqckHniP7PhL83OliGEuhZRWGQR1nl71w4tEAgbvo42nEr6duH2QPIr5oaWJU7SAVBNpDKf3kum-OqAr5Tx7YsWEm2EiOFx9pSRUJCdp-fUA5ftsV7QAz40mPo2g_UQXKr_DV_F56jgEQ). Acesso em: 09 dez. 2019.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. **Acórdão nº 1004201-25.2016.8.26.0562**. Relator: Alexandre Coelho. São Paulo. Disponível em: [https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?conversationId=&cdAcordao=11040963&cdForo=0&uuidCaptcha=sajcaptcha\\_cdacae59de15478093d96c00c801d332&g-recaptcha-response=03AHaCkAaTEXU8F1nZMNC757QTxCgWyEJGqRyoZuWu6s8-0lOvPjzTcsayPjf9i8zQ1GanwihkjQ795k8diM7oGJXN3bPjJrxbvuj7qXJpr\\_gkIGt8EwAOwZUpuSByGLNISoqKcohEPfLRrJCIhLUQon5CAuLjI3T1DWWCiWR8JUVjeh2Nvgma7JDp8AKnqe5HP-TsaQCeaQK9bu-Q\\_\\_YMVtXhmTtlhf-Uq3T25GQcB81wtzX8eFWLChDNCK78uw7\\_RPx7indhqDpJOYtIC8v6aA5FJNbwOQtaReeHXaR6tpI73dXXbJtL4fInyTZ90xZiGDj0uNyTdZpVc-X3CZqtZI1oD-gYGjngm39sVUhyTX4-7Gu8IzXZvEMzK02fhPcAOuJtTsp6piyHy6-mK5al6i5yOv61JohEqQ](https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?conversationId=&cdAcordao=11040963&cdForo=0&uuidCaptcha=sajcaptcha_cdacae59de15478093d96c00c801d332&g-recaptcha-response=03AHaCkAaTEXU8F1nZMNC757QTxCgWyEJGqRyoZuWu6s8-0lOvPjzTcsayPjf9i8zQ1GanwihkjQ795k8diM7oGJXN3bPjJrxbvuj7qXJpr_gkIGt8EwAOwZUpuSByGLNISoqKcohEPfLRrJCIhLUQon5CAuLjI3T1DWWCiWR8JUVjeh2Nvgma7JDp8AKnqe5HP-TsaQCeaQK9bu-Q__YMVtXhmTtlhf-Uq3T25GQcB81wtzX8eFWLChDNCK78uw7_RPx7indhqDpJOYtIC8v6aA5FJNbwOQtaReeHXaR6tpI73dXXbJtL4fInyTZ90xZiGDj0uNyTdZpVc-X3CZqtZI1oD-gYGjngm39sVUhyTX4-7Gu8IzXZvEMzK02fhPcAOuJtTsp6piyHy6-mK5al6i5yOv61JohEqQ). Acesso em: 26 mar. 2020.

SANTOS, L. C. B. et al. **Aviões - Sumário Estatístico 2008-2017**. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA). Brasília. 2018. Disponível em: <http://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/estatisticas> e [http://sistema.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/arquivos/avioes\\_sumario\\_estatistico.pdf](http://sistema.cenipa.aer.mil.br/cenipa/paginas/arquivos/avioes_sumario_estatistico.pdf)  
Acesso em: 09 dez. 2019.

TALAMINI, Eduardo. **Prova emprestada no processo civil e penal**. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/426/r140-15.pdf>. Acesso em: 09 dez. 2019.