

GEORGE WASHINGTON ARANTES ALVES DE LIMA

**A COMPETÊNCIA PARA A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES
AERONÁUTICOS NO BRASIL**

CURSO DE DIREITO – UniEVANGÉLICA

2018

GEORGE WASHINGTON ARANTES ALVES DE LIMA

**A COMPETÊNCIA PARA A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES
AERONÁUTICOS NO BRASIL**

Monografia apresentada ao Núcleo de Trabalho de Curso da UniEvangélica, como exigência parcial para a obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação do Professor Me. Leonardo Rodrigues de Souza.

ANÁPOLIS – 2018

GEORGE WASHINGTON ARANTES ALVES DE LIMA

**A COMPETÊNCIA PARA A INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES
AERONÁUTICOS NO BRASIL**

Anápolis, ____ de _____ de 2018.

Banca Examinadora

RESUMO

Esta monografia tem por objetivo analisar os dispositivos legais que tratam da competência para a investigação de acidentes aeronáuticos ocorridos no Brasil. Do ponto de vista metodológico, o trabalho realizará uma crítica documental, a qual foi problematizada e sistematizada por Foucault, em sua *Arqueologia do Saber*, cujo interesse é o discurso epistemológico. Nesses termos, a proposta é organizar e recortar a massa documental (leis, doutrinas e jurisprudências), desprendendo a pesquisa de uma empiria dada e tomando a constituição do objeto uma parte importante de análise. A pesquisa está dividida em três capítulos. No primeiro, apresenta-se um esboço acerca das origens da aviação até o processo de investigação dos acidentes aeronáuticos. No segundo, apresenta-se a investigação realizada pelo SIPAER e sua previsão legal. No terceiro, reflete-se um pouco sobre a investigação policial. Conclui-se que o que alguns enxergam como contradição entre as normas que tratam de investigação de acidentes aeronáuticos para fins de prevenção e as normas criminais é um conflito aparente, pois, embora tratando do mesmo caso concreto, tendo a mesma base fática, elas disciplinam atividades com finalidades distintas e que seguem caminhos diferentes, sendo importante a adoção de medidas de harmonização que viabilizem os dois procedimentos, evitando prejuízos, tanto para a investigação policial quanto para a investigação realizada pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos/SIPAER.

Palavras-chave: Acidentes aeronáuticos. Investigação. Competência.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	01
CAPÍTULO I – DAS ORIGENS DA AVIAÇÃO À NECESSIDADE DE INVESTIGAÇÃO DOS ACIDENTES AERONÁUTICOS	03
1.1 Origem e desenvolvimento da aviação.....	03
1.2 Os acidentes aeronáuticos e a necessidade de sua investigação	04
1.3 Panorama de ocorrências no Brasil	08
CAPÍTULO II – A INVESTIGAÇÃO DO SIPAER E SUA PREVISÃO LEGAL	11
2.1 SIPAER: conceitos e objetivos	11
2.2 A filosofia SIPAER.....	13
2.2.1 Todo acidente aeronáutico tem um precedente, resulta de vários eventos, nunca de uma causa isolada, e pode ser evitado	13
2.2.2 A prevenção de acidentes requer mobilização geral, seu propósito não é restringir a atividade aérea, mas estimular o seu desenvolvimento com segurança, e a alta direção é a principal responsável por esta tarefa	14
2.2.3 Na prevenção de acidentes não há segredos nem bandeiras e acusações e punições de erros humanos agem contra os interesses da prevenção de acidentes	15
2.3 Os princípios jurídicos do SIPAER	16
2.3.1 Princípio da preservação da vida humana	16
2.3.2 Princípio da neutralidade jurisdicional	17
2.3.3 Princípio da proteção e sigilo da fonte, princípio da confiança e princípio da participação voluntária	19
2.3.4 Princípio da máxima eficácia preventiva	21
2.4 O Código Brasileiro de Aeronáutica, suas recentes alterações e impugnações .	22
2.4.1 O CBA	22
2.4.2 Alterações decorrentes da Lei 12.970/2014	22
2.4.3 A ADI 5667	24

CAPÍTULO III – INVESTIGAÇÃO POLICIAL	29
3.1 Principais condutas tipificadas que podem estar associadas a um acidente aeronáutico	29
3.2 Previsão, finalidade e instrumento da investigação policial.....	30
3.3 Cotejo entre a investigação policial e a investigação do SIPAER	35
3.4 Da compatibilização entre as investigações policiais e do SIPAER e suas implicações judiciais.....	37
CONCLUSÃO	43
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	45

INTRODUÇÃO

A ideia desta monografia é analisar os dispositivos legais que tratam da competência para a investigação de acidentes aeronáuticos ocorridos no Brasil.

Do ponto de vista metodológico, o trabalho realizará uma crítica documental, a qual foi problematizada e sistematizada por Foucault, em sua *Arqueologia do Saber*, cujo interesse é o discurso epistemológico. Nesses termos, a proposta é organizar e recortar a massa documental (leis, decretos, doutrinas e jurisprudências), desprendendo a pesquisa de uma empiria dada e tomando a constituição do objeto uma parte importante de análise.

A pesquisa está dividida em três capítulos. No primeiro, apresenta-se um breve apanhado histórico da aviação, bem como um relato dos primeiros acidentes aeronáuticos e um apontamento acerca das providências tomadas. Ao final, expõe-se o panorama estatístico dos acidentes ocorridos no Brasil entre os anos de 2006 e 2015, a fim de contextualizar o tema que será desenvolvido no próximo capítulo, que é a investigação realizada pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos/SIPAER, seus fundamentos e suas normas.

No segundo capítulo, trata-se da investigação inspirada em tratados de direito internacional, desenvolvida pela autoridade aeronáutica, iniciando com a apresentação dos principais conceitos que permeiam o SIPAER, bem como dos seus objetivos. Serão analisados os princípios que norteiam as atividades deste sistema, alguns dos quais podem ser considerados princípios jurídicos. Por fim, serão abordadas algumas normas do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), com

as importantes alterações introduzidas pela Lei 12.970/2014 e o seu questionamento pela Procuradoria Geral da República junto ao Supremo Tribunal Federal.

O terceiro e último capítulo abordará a investigação policial e sua previsão no ordenamento jurídico brasileiro, suas finalidades e características, bem como refletirá acerca do seu desenvolvimento quando da ocorrência de um acidente aeronáutico. Serão apresentadas as principais condutas tipificadas e que podem estar associadas a uma ocorrência aeronáutica, bem como o instrumento previsto para que a polícia realize sua apuração. Em seguida, será traçado um paralelo com a investigação SIPAER a fim de identificar semelhanças e diferenças e, por fim, analisar-se-á a possibilidade de compatibilizar ambas as investigações, buscando solucionar eventuais conflitos de competência e mitigar os prejuízos para seus respectivos desdobramentos.

A pesquisa espera colaborar, mesmo que de forma modesta, para a melhor compreensão da questão planteada, indicando observações emergentes de fontes secundárias, tais como posições doutrinárias e jurisprudenciais relevantes, a fim de serem aplicadas quando do confronto judicial com o tema em relação ao caso concreto.

CAPÍTULO I – DAS ORIGENS DA AVIAÇÃO À NECESSIDADE DE INVESTIGAÇÃO DOS ACIDENTES AERONÁUTICOS

Neste capítulo, apresenta-se um breve apanhado histórico da aviação, bem como um relato dos primeiros acidentes aeronáuticos e um apontamento acerca das providências tomadas. Ao final, expõe-se o panorama estatístico dos acidentes ocorridos no Brasil entre os anos de 2006 e 2015 a fim de contextualizar o tema que será desenvolvido no próximo capítulo, que é a investigação realizada pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos/SIPAER, seus fundamentos e suas normas.

1.1 Origem e desenvolvimento da aviação

Antes de tratar da necessidade de investigar os acidentes aeronáuticos, é importante compreender como se deu o surgimento e o desenvolvimento desse modo de se locomover pelo Globo Terrestre.

A vontade de alçar os ares sempre permeou o imaginário humano. Ao observar os pássaros, o homem sentia dentro de si o desejo de voar. A própria mitologia grega conta a história de Ícaro, descendente de Zeus e filho de Dédalo, que com este construiu asas artificiais a partir de penas de aves, coladas com cera, possibilitando que conseguissem fugir do labirinto onde estavam presos (FRANCHINI; SEGANFREDO, 2007).

No final do século XIX e início do século XX, este problema ainda não havia sido bem equacionado. De acordo com Barros (2007), diversas tentativas foram feitas por vários inventores e estudiosos, com muitas vidas ceifadas, até que

em 23 de outubro de 1906 o brasileiro Alberto Santos Dumont, a bordo do 14-Bis, decolou e percorreu 60 (sessenta) metros a uma altura de cerca de 3 (três) metros do solo, ganhando a taça *Archdeacon* por ter realizado o primeiro voo de um autpropulsado mais pesado que o ar. A partir de então, melhorias foram sendo introduzidas e as vantagens daquele novo meio de transporte incorporadas, também, à área militar, de modo que, de tão confiável e eficiente, menos de 10 (dez) anos depois o avião já era usado na Primeira Guerra Mundial.

No período da Segunda Guerra Mundial (1938-1945), a aviação tomou largo impulso, desenvolvendo poderosas máquinas, comandadas por habilidosos pilotos. Com os alemães, iniciou-se, ainda neste período, a era dos aviões a jato (KLOTZEL, 2016).

A aviação do início do século XXI já conta com equipamentos totalmente computadorizados e **tripulações altamente qualificadas** para fazer com que o transporte aéreo continue sendo um dos meios mais seguros para se deslocar de um ponto a outro do planeta (MOUAWAD; DREW, 2013).

1.2 Os acidentes aeronáuticos e a necessidade da sua investigação

Narra a mitologia grega que, antes da fuga, Dédalo alertou o filho Ícaro para que não voasse muito perto do Sol para que esse não pudesse derreter a cera das asas, e nem muito perto do mar, pois este poderia deixar as asas mais pesadas. No entanto, Ícaro não ouviu os conselhos do pai e, tomado pelo desejo de voar próximo ao Sol, acabou por se despenhar e caiu no mar Egeu (FRANCHINI; SEGANFREDO, 2007). Este teria sido o primeiro acidente aéreo de que se tem notícia. Tal lenda ilustra a realidade que acompanhou a trajetória do desenvolvimento da aviação, em especial nos primeiros anos, quando os desafios da engenharia se somavam às habilidades dos pilotos, juntamente com as condições ambientais.

Outra ideia intimamente ligada à atividade Aviatória é a noção de um sistema complexo, que não se sustenta em apenas uma pessoa, possuindo variadas interfaces e num contexto bastante dinâmico. Assim, mesmo com o amadurecimento

doutrinário, normativo, tecnológico e procedimental, um acidente aéreo pode ocorrer porque uma pessoa cometeu várias falhas, várias faltas de cuidado que conseguiram superar os diversos filtros de segurança existentes, ou porque várias pessoas, ao mesmo tempo, cometeram equívocos, situações entendidas, nas ciências aeronáuticas, como fatores contribuintes (STM, 2015).

Ainda para o mesmo doutrinador, a aviação é uma das atividades de inquestionável valor social que possuem elevado grau de risco permitido, uma vez que as ciências ainda não conseguem dominar totalmente a operação. Essa maior tolerância aos riscos, em comparação com outras atividades, acarreta um maior grau de imprevisibilidade, podendo gerar consequências de grande magnitude.

Com o aumento no volume de voos, as perdas humanas e materiais passaram a ser cada vez mais rejeitadas, de modo que algo deveria ser feito para que a quantidade de ocorrências fosse reduzida. Neste contexto, em 1944, na cidade de Chicago, nos Estados Unidos da América, foi assinada por 52 países a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, a qual estabeleceu as diretrizes gerais para a existência de um sistema comum de regras aeronáuticas internacionais.

A partir da chamada Convenção de Chicago, foi criada a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI ou ICAO, em inglês), uma agência especializada das Nações Unidas vinculada ao Conselho Econômico e Social e responsável por fomentar o desenvolvimento uniforme das normas e regulações aeronáuticas. Por meio dela, as nações signatárias concordaram em certos princípios e arranjos para que a aviação civil internacional possa ser desenvolvida de forma segura e ordenada e que os serviços internacionais de transporte aéreo possam ser estabelecidos com base na igualdade de oportunidades e operados de forma sólida e econômica (ICAO, 2009). Atualmente com sede em Montreal, Canadá, a ICAO é a principal organização governamental de aviação civil, sendo formada por 192 Estados-contratantes e representantes da indústria e de profissionais da aviação.

Em 1945, o Brasil tornou-se signatário da Convenção, a qual foi aprovada pelo Presidente da República por meio do Decreto-Lei nº 7.952, de 11 de setembro

de 1945, e ratificada no ano seguinte, tendo sido promulgada em território nacional em 27 de agosto de 1946 pelo Decreto nº 21.713, passando a integrar o ordenamento jurídico brasileiro.

Dentre as temáticas abordadas pela ICAO, é possível destacar a da Investigação de Acidentes, prevista nos artigos 26 e 37 da Convenção de Chicago e melhor detalhada no seu Anexo 13, o qual traz, já no primeiro capítulo, a definição de acidente como sendo:

Toda ocorrência, relacionada com a utilização de uma aeronave, que ocorre dentro do período compreendido entre o momento em que uma pessoa entra a bordo da aeronave, com intenção de realizar um voo, e o momento em que todas as pessoas desembarcaram, durante o qual: a) qualquer pessoa sofra lesões fatais ou graves em consequência de: - achar-se na aeronave, ou - por contato direto com qualquer parte da aeronave, inclusive as partes que se desprenderam da aeronave, ou - por exposição direta ao sopro de um reator, exceto quando as lesões obedecem a causas naturais, as tenha causado uma pessoa a si mesma ou tenham sido causadas por outras pessoas ou trate-se de lesões sofridas por passageiros clandestinos escondidos fora das áreas destinadas normalmente aos passageiros e a tripulação; ou b) a aeronave sofra danos ou rupturas estruturais que: - afetem adversamente sua resistência estrutural, seu desempenho ou suas características de voo; e - que normalmente exigem um grande reparo ou a substituição do componente afetado, exceto por falha ou danos no motor, quando o dano limita-se ao motor, suas carenagens ou seus acessórios; ou por danos limitados nas hélices, pontas de asa, antenas, pneus, freios ou mossas, pequenos amassamentos ou perfurações no revestimento de a aeronave; ou c) a aeronave desapareça, ou seja, totalmente inacessível. Nota 1. - Para uniformidade estatística unicamente, toda lesão que ocasione a morte dentro dos 30 dias contados a partir da data em que ocorreu o acidente, será classificada pela OACI como lesão fatal. Nota 2. - Uma aeronave se considera desaparecida quando dá-se por terminada a busca oficial e não se localizaram os restos. (ICAO, 2016, *online*) (Tradução nossa)¹.

¹An occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which: a) a person is fatally or seriously injured as a result of - being in the aircraft, or - direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or - direct exposure to jet blast, except when the injuries are from natural causes, self inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or b) the aircraft sustains damage or structural failure which:- adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and - would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear, doors, windscreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes), or for minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike (including holes in the radome); or c) the aircraft is missing or is

Em seguida, tem-se, no capítulo 3 da mesma Convenção, a indicação do objetivo da investigação nos seguintes termos:

OBJETIVO DA INVESTIGAÇÃO

3.1 O único objetivo da investigação de acidentes ou incidentes será a prevenção de futuros acidentes e incidentes. O propósito desta atividade não é determinar a culpa ou a responsabilidade. (ICAO, 2016, *online*) (Tradução nossa)².

Percebe-se, assim, a importância dedicada pela ICAO à utilização das investigações de acidentes como forma de prevenir novas ocorrências, o que se faz por meio da emissão de recomendações de segurança, resultantes da análise dos fatores envolvidos no evento analisado, e que encontram previsão no capítulo 5, que trata da investigação. Neste capítulo, por exemplo, afirma-se que a autoridade encarregada da investigação necessita de independência para realizar suas pesquisas e de autoridade para conduzir os passos a serem dados. Em suma, a investigação deverá incluir, entre outros, a coleta, o registro e a análise de toda a informação disponível sobre o acidente ou o incidente, bem como a proteção de certas investigações. Se for o caso, será necessário restringir, inclusive, a publicidade de determinados atos e/ou documentos.

Ainda em relação à condução da investigação, o item 5.4.1 estabelece que: “Toda investigação conduzida de acordo com o disposto neste anexo deverá ser separada de quaisquer procedimentos judiciais ou administrativos para atribuir culpa ou responsabilidade”. (ICAO, 2016, *online*) (Tradução nossa)³. Aqui cabe destacar que o disposto não significa que eventuais responsáveis ficarão impunes, mas tão somente que as apurações deverão ser realizadas por meio de procedimentos específicos para esta finalidade, tudo com o objetivo de maximizar a capacidade preventiva da investigação.

completely inaccessible. Note 1.- For statistical uniformity only, an injury resulting in death within thirty days of the date of the accident is classified, by ICAO, as a fatal injury. Note 2.- An aircraft is considered to be missing when the official search has been terminated and the wreckage has not been located.

² OBJECTIVE OF THE INVESTIGATION

3.1 The sole objective of the investigation of an accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.

³ Any investigation conducted in accordance with the provisions of this Annex shall be separate from any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability.

No Brasil, a tarefa de zelar pela manutenção dos elevados níveis de segurança de voo por meio do cumprimento, com uniformidade, das normas e práticas estabelecidas pelo Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional compete ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), unidade do Comando da Aeronáutica e Órgão Central do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), que será abordado com mais detalhes no próximo capítulo.

1.3 Panorama de ocorrências no Brasil

Nos anos de 2006 e 2007 ocorreram os dois maiores acidentes aeronáuticos da história brasileira em número de vítimas: o acidente envolvendo o voo Gol 1907, que em 2006 colidiu com uma aeronave Embraer Legacy sobre a floresta amazônica, vitimando 154 pessoas; enquanto o segundo envolveu o voo TAM 3054, o qual, após o pouso na pista do Aeroporto de Congonhas se chocou contra um prédio da própria companhia (ESTADÃO, 2007). Embora, com o passar dos anos, os casos mencionados não apareçam mais com tanta frequência na mídia, tais acidentes e muitos outros, ainda que de menor vulto, possuem consequências que são percebidas até os dias atuais.

O CENIPA elabora e divulga, anualmente, um panorama estatístico da Aviação Brasileira, por meio do qual apresenta o cenário de acidentes e incidentes graves ocorridos nos últimos 10 (dez) anos a fim de permitir que a comunidade aeronáutica concentre seus esforços de prevenção de acidentes nas áreas críticas, como forma de tornar mais eficaz o trabalho de gerenciamento da segurança. Esses dois casos são exemplos do campo de atuação do CENIPA, esse importante instrumento no cenário da aviação.

O FCA 58-1/2016 (Panorama Estatístico da Aviação Brasileira do ano de 2016) contempla as ocorrências de interesse no período de 2006 a 2015. Analisando a figura a seguir, verifica-se que o houve 1.294 (mil duzentos e noventa e quatro) acidentes neste período sendo que, por ano, em média, ocorreram 130 (cento e trinta). Desse quantitativo, nota-se que a maior quantidade de acidentes (185) aconteceu no ano de 2012 e a menor quantidade (71), em 2006.

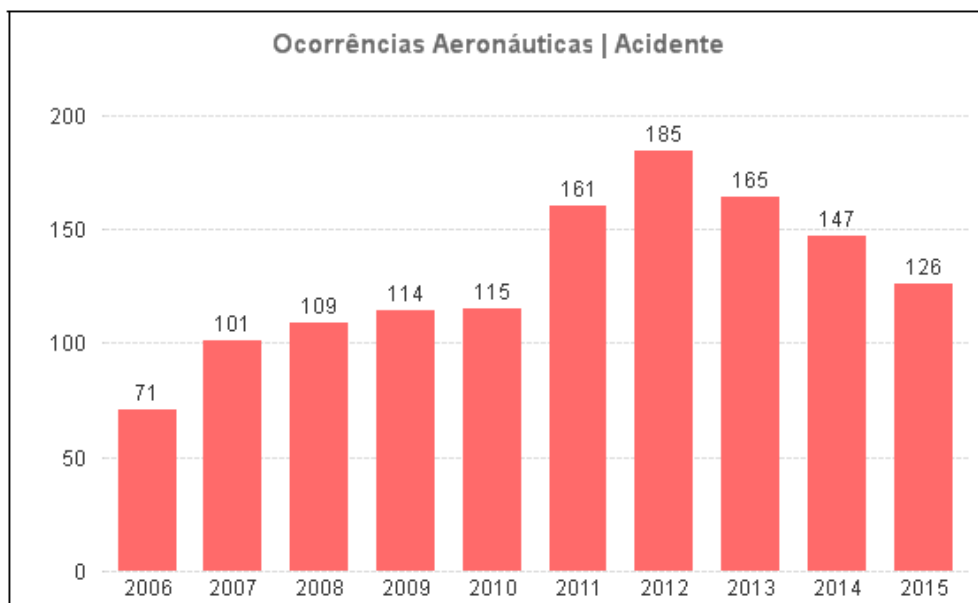


Figura 1: Acidentes no Brasil entre os anos de 2006 e 2015.

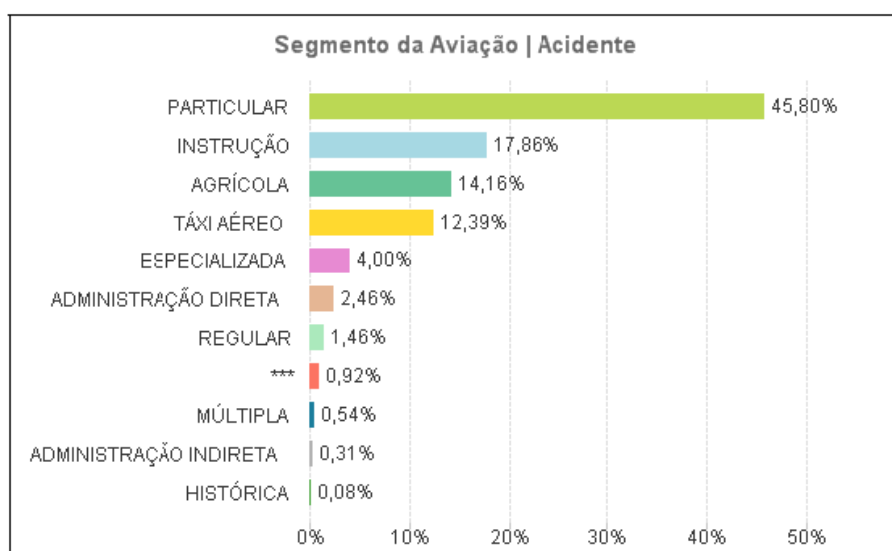


Figura 2: Percentual de acidentes no Brasil entre 2006 e 2015 por segmento da aviação.

Os dados na Figura 2 mostram o percentual de acidentes, categorizados pelo segmento da aviação da aeronave. Nota-se que os segmentos com maiores percentuais de acidentes neste período foram: particular, instrução e agrícola, os quais representaram 77,8% do total de acidentes. Os dados na Figura 3, por sua vez, mostram o percentual de pessoas (tripulantes, passageiros e terceiros), de acordo com o grau da lesão sofrida durante acidentes, entre os anos de 2006 e 2015. Nota-se que o maior percentual de lesões a pessoas neste período foi o grau ILESO, com representatividade de 63% em relação ao total de pessoas presentes em acidentes, 77,8% do total de acidentes.

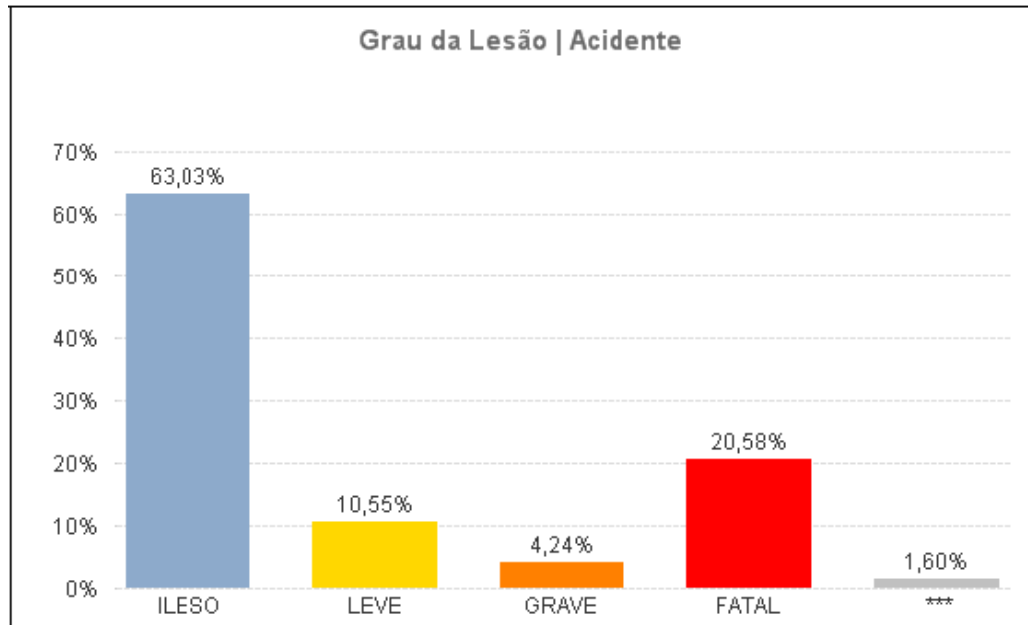


Figura 3: Percentual de lesões, por grau, nos acidentes no Brasil entre 2006 e 2015.

Com este breve resumo estatístico do histórico recente da aviação brasileira, espera-se demonstrar a relevância e o alcance do tema proposto, bem como dos seus desdobramentos, sendo importante que existam mecanismos jurídicos hábeis para conciliar os diversos interesses que estarão em jogo quando houver a necessidade de investigar um acidente aeronáutico. Desta forma, serão analisadas, a seguir, duas grandes vertentes de investigação: uma conduzida pelo SIPAER, a outra, conduzida pelos órgãos policiais.

CAPÍTULO II – A INVESTIGAÇÃO DO SIPAER E SUA PREVISÃO LEGAL

Neste capítulo tratar-se-á da investigação inspirada em tratados de direito internacional, desenvolvida pela autoridade aeronáutica, iniciando com a apresentação dos principais conceitos que permeiam o SIPAER, bem como dos seus objetivos. Serão analisados os princípios que norteiam as atividades deste sistema, alguns dos quais podem ser considerados princípios jurídicos. Por fim, serão abordadas algumas normas do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), com as importantes alterações introduzidas pela Lei 12.970/2014, e o seu questionamento pela Procuradoria Geral da República junto ao Supremo Tribunal Federal.

2.1 SIPAER: conceitos e objetivos

O Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) foi instituído pelo Decreto nº 69.565, de 19 de novembro de 1971, regulamentado pelo Decreto nº 87.249, de 7 de junho de 1982, e, nos termos do artigo 25 da Lei 7.565/1986, a qual dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, integra a infraestrutura aeronáutica brasileira. Segundo o artigo 86 da mesma lei, “compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes Aeronáuticos”. (BRASIL, 1986, *online*).

O CBA trata, também, do objetivo da investigação desenvolvida no âmbito do SIPAER, qual seja, “a prevenção de outros acidentes e incidentes por meio da identificação dos fatores que tenham contribuído, direta ou indiretamente, para a ocorrência e da emissão de recomendações de segurança operacional”. (BRASIL,

1986, *online*). Assim, o Código Brasileiro encontra-se alinhado com o que prevê a Convenção da Aviação Civil Internacional.

Prescreve, ainda, o CBA, em seu artigo 88-B, que a investigação SIPAER deverá “desenvolver-se de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, vedando a participação nestas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira”. (BRASIL, 1986, *online*).

O órgão central deste sistema é o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), organização do Comando da Aeronáutica (COMAER) prevista pelo Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009, encarregado, dentre outras coisas, de planejar, executar e supervisionar a formação, o treinamento e o aperfeiçoamento técnico-profissional dos recursos humanos para o exercício das atividades no âmbito do SIPAER, bem como:

supervisionar, regular, coordenar, executar e fazer cumprir os dispositivos relativos à prevenção e à investigação de acidentes aeronáuticos, no âmbito da aviação civil, em conformidade com os Anexos à Convenção de Aviação Civil Internacional e com as normas do sistema. (COMANDO DA AERONÁUTICA, 2017, *online*).

A fim de cumprir o previsto no CBA e na Convenção de Chicago, o CENIPA, no exercício da sua competência de orientação normativa do sistema, prevista no Decreto nº 87.249, de 07 de junho de 1982, elabora atualiza e distribui diversas normas relacionadas ao SIPAER, materializadas por meio de Normas de Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA), publicações destinadas a reger o funcionamento de um sistema, contendo determinações específicas e disciplinando matérias e assuntos ligados à atividade-meio do sistema considerado. São elaboradas pelos Órgãos Centrais de Sistemas e aplicáveis em todas as Organizações do COMAER que realizem atividades sistematizadas, como o SIPAER.

Nesse contexto, foi reeditada, em 2017, a NSCA 3-13/2017, que trata dos protocolos de investigação de ocorrências aeronáuticas da aviação civil conduzidas pelo estado brasileiro, com a finalidade de:

estabelecer protocolos, responsabilidades e atribuições referentes às investigações de ocorrências aeronáuticas da aviação civil,

conduzidas pela autoridade de investigação do SIPAER, a fim de que se cumpram, com uniformidade, as Normas e Práticas Recomendadas (*Standards and Recommended Practices - SARP*) estabelecidas pelo Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional. (COMANDO DA AERONÁUTICA, 2017, p. 7).

A NSCA 3-13/2017 (p. 13) define a Investigação SIPAER como sendo:

o processo referente a uma ocorrência aeronáutica, conduzido com o propósito de prevenir acidentes e que compreende a coleta e a análise das informações, a elaboração de conclusões, incluindo a identificação dos fatores contribuintes e, quando apropriado, a emissão de recomendações de segurança.

A norma reforça, ainda, o caráter eminentemente preventivo de tal investigação, a qual não tem como propósito a atribuição de culpa ou responsabilidade aos envolvidos. Aqui reside uma das maiores e mais marcantes diferenças entre este procedimento e aquele que fica a cargo da autoridade policial, o qual será destrinchado posteriormente.

2.2 A filosofia SIPAER

A NSCA 3-3/2013, norma do Comando da Aeronáutica elaborada pelo CENIPA para tratar da Gestão da Segurança de Voo na Aviação Brasileira, prescreve que os Princípios da Filosofia SIPAER devem servir de base para o planejamento e a execução das atividades de prevenção de ocorrências aeronáuticas.

Nos termos do Manual de Prevenção do SIPAER (MCA 3-3/2012), também elaborado pelo CENIPA, filosofia deve ser entendida como um conjunto de valores e princípios que regem uma conduta, compreendendo a base filosófica que estabelece a essência do sistema e norteia as ações dos seus membros. Eles encontram-se melhor detalhados no MCA 3-3 e serão descritos nos itens seguintes.

2.2.1 Todo acidente aeronáutico tem um precedente, resulta de vários eventos, nunca de uma causa isolada, e pode ser evitado

Os três princípios da filosofia SIPAER guardam estreita relação entre eles. Primeiramente, da análise dos acidentes já ocorridos, verifica-se que muitos

possuem características bastante semelhantes, de modo que as ocorrências atuais não são uma completa novidade. Neste contexto, os principais tipos de ocorrências e fatores contribuintes encontram-se elencados no Manual de Investigação do SIPAER (MCA 3-6/2011), uma vez que em eventos similares, os fatores contribuintes são basicamente os mesmos em sua essência, variando apenas a forma como se apresentaram, motivo pelo qual são extremamente importantes a investigação e o estudo das ocorrências do passado.

Em seguida, ao estabelecer que todo acidente resulta de uma sequência de eventos, nunca de uma causa isolada, acredita-se que raramente uma única situação perigosa conduzirá ao acidente, mas sim a combinação dos chamados “fatores contribuintes”, já que o SIPAER não utiliza a palavra “causa”, definidos na NSCA 3-13/2017 (p. 11) como sendo:

ação, omissão, evento, condição ou a combinação destes que, se eliminados, evitados ou ausentes, poderiam ter reduzido a probabilidade de uma ocorrência aeronáutica, ou mitigado a severidade das consequências da ocorrência aeronáutica. A identificação do fator contribuinte não implica presunção de culpa ou responsabilidade civil ou criminal.

Embora possam parecer pouco relevantes se analisados isoladamente, a sua associação a outros pode completar uma sequência de eventos que resulta no acidente, daí a importância da sua identificação e eliminação ou, ao menos, mitigação.

Por fim, presume-se que todo acidente deve ser evitado dado o caráter repetitivo de algumas de suas características, de modo que, desenvolvendo-se um trabalho de prevenção por pessoal qualificado, com a adoção de medidas adequadas à neutralização dos fatores contribuintes, seria possível, ao menos em tese, concretizar a meta do SIPAER: Zero Acidentes.

2.2.2 A prevenção de acidentes requer mobilização geral, seu propósito não é restringir a atividade aérea, mas estimular o seu desenvolvimento com segurança, e a alta direção é a principal responsável por esta tarefa

A mobilização geral é alcançada por meio da conscientização de todos os envolvidos direta ou indiretamente na atividade aérea da sua importância para a

prevenção de acidentes, a fim de que os seus objetivos sejam atingidos e a mentalidade de segurança integre mesmo as ações mais simples.

Esta conscientização, realizada por meio de programas educativos como palestras, divulgação de cartazes, entre outros, deve deixar claro, também, que o propósito da prevenção de acidentes não é restringir a atividade aérea, mas estimular o seu desenvolvimento com segurança, pois, conforme dispõe o MCA 3-3/2012, “a preservação de equipamentos e recursos humanos, obtida pela prevenção, proporcionará, sem dúvida, maior utilização de tais recursos em proveito da atividade aérea”. (COMANDO DA AERONÁUTICA, 2012, p. 16).

Cabe destacar que embora seja responsabilidade de todos, os comandantes, chefes e diretores, pela própria função que ocupam, devem buscar preservar o pessoal e material que integram suas organizações, buscando sempre anular ou minimizar o risco inerente à atividade aérea e apoiar ostensivamente as diversas atividades de prevenção desenvolvidas.

2.2.3 Na prevenção de acidentes não há segredos nem bandeiras e acusações e punições de erros humanos agem contra os interesses da prevenção de acidentes

Considerando a importância fundamental que a informação tem para as atividades de prevenção, não podem existir segredos nem bandeiras, devendo ser compartilhadas as experiências e ensinamentos e facilitado o seu intercâmbio como forma de garantir a segurança de todos e o bem comum.

Este mandamento encontra reforço na ideia de que acusações e punições agem contra os interesses da prevenção de acidentes, o que está em consonância com o preconizado pelo Anexo 13 à Convenção de Chicago de 1944. Desta forma, é viabilizada e estimulada a participação voluntária dos envolvidos com a atividade aérea, a qual seria bastante reduzida caso tais informações pudessem implicar em acusações, responsabilizações e punições, inclusive aos próprios colaboradores. Tal cenário comprometeria as tarefas de prevenção de acidentes, na medida em que não seria possível determinar as áreas e atividades que deveriam ser objeto das medidas de prevenção.

2.3 Os princípios jurídicos do SIPAER

De acordo com Honorato (2013), o SIPAER é, também, um microsistema jurídico, com competências, regras e normas próprias. Assim, como vários ramos do direito (consumerista, meio ambiente, entre outros) também possui seus princípios que o diferenciam dos demais e por meio dos quais é possível entender como as normas devem ser aplicadas.

2.3.1 Princípio da preservação da vida humana

As aeronaves modernas são parecidas, quase idênticas. Supondo uma empresa que possui 100 (cem) aeronaves com o mesmo treinamento e mesma manutenção, se uma aeronave cai, milhares de pessoas continuarão entrando na mesma aeronave e se submetendo às mesmas condições. Qual a certeza de que os outros aviões não têm o mesmo problema daquele que acabou de cair?

O princípio da preservação da vida humana traz consigo a precedência investigativa do SIPAER, concentrando os esforços das atividades desempenhadas no âmbito deste sistema. Ele vem expresso em grande parte das normas que tratam da prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 88-C e 86-A do CBA e artigo 1º do Decreto 87.249/1982), e possui várias consequências, dentre as quais a prioridade da autoridade SIPAER no acesso e guarda dos destroços.

Honorato, em palestra no Superior Tribunal Militar (2015), narra que existiram casos, como o do voo TAM 402, nos quais, ao chegar ao local da ocorrência, o investigador teve negado o acesso aos gravadores de voz e dados, chegando a quase ser preso. No entanto, a leitura daqueles dados era necessária com urgência, dado que aeronaves do mesmo modelo, no caso o Fokker-100, estavam voando pelo mundo inteiro. Nesse episódio, verificou-se que havia ocorrido um acionamento inadvertido do reverso de um dos motores da aeronave, tendo sido emitida uma recomendação a nível mundial, tratando da “pinagem” do dispositivo, permitindo a manutenção dos voos com segurança.

Surge então o questionamento sobre, considerando o processo penal comum, quando será que o investigador teria acesso às informações que

possibilitariam a emissão de tal recomendação? Possivelmente depois de esgotadas as provas, obtido parecer positivo do Ministério Público e, enquanto isso, milhares de pessoas estariam voando por um ou dois anos sem saber o que havia ocorrido e o pior, sem ter noção do risco que estavam correndo.

Cabe lembrar, conforme bem destaca Honorato (2017), que, nessa abordagem, a proteção da vida humana abrange tanto os profissionais e passageiros, como também toda a coletividade sobrevoada pelos diversos veículos aéreos, reforçando ainda mais a importância da prioridade conferida à investigação do SIPAER.

2.3.2 Princípio da neutralidade jurisdicional

Pelas suas características bastante peculiares e como forma de garantir o cumprimento do seu objetivo, a investigação SIPAER não contém grandes formalismos. Em entrevista realizada durante o curso "O Papel do Poder Judiciário na Segurança de Voo", promovido pelo Superior Tribunal Militar, o juiz da Auditoria Militar de Salvador, Arizona Saporiti, falou sobre algumas características da investigação SIPAER, na qual, via de regra, as pessoas não são convocadas para prestar depoimento de maneira formal, não são alertadas de que a informação prestada poderá ser usada eventualmente contra elas próprias, nem prestam o compromisso legal de dizer a verdade (SUPERIOR TRIBUNAL MILITAR, 2012).

O magistrado esclarece que para as investigações criminais, administrativas e cíveis, as pessoas não podem ser chamadas a prestar depoimento desta forma. Caso isso ocorra ou seus depoimentos ao investigador SIPAER sejam usados para estas finalidades, a prova necessariamente teria que ser considerada ilícita, uma vez que os depoentes não foram advertidos das suas garantias e, principalmente em âmbito criminal, em relação ao direito de apresentar advogado ao prestar o depoimento.

Honorato (2013) complementa no sentido de que, não havendo partes, não há litígio e ninguém é acusado. Assim, o investigador SIPAER está em busca dos possíveis fatores que contribuíram para a ocorrência, ou seja, das condições

inseguras, não de pessoas. Para tanto, ele possui o dever, previsto no artigo 88-A do CBA, de vislumbrar qualquer que seja a hipótese, a qual não pode ser elemento de prova. Em verdade, como as hipóteses estão ligadas a fatos não provados, elas não constituem nem indícios, entendidos como causa ou consequência de um fato provado, ou, nos termos do artigo 239 do Código de Processo Penal, a “circunstância conhecida e provada que, tendo relação com o fato, autoriza, por indução, concluir-se a existência de outra ou outras circunstâncias”. (BRASIL, 1941, *online*).

Sobre este tema, cabe destacar a lição de Lima:

a) os indícios devem ser plurais (somente excepcionalmente um único indício será suficiente, desde que esteja revestido de um potencial incriminador singular); b) devem estar estreitamente relacionados entre si; c) devem ser concomitantes, ou seja, univocamente incriminadores - **não valem as meras conjecturas ou suspeitas, pois não é possível construir certezas sobre simples probabilidades.** (2017, p. 532). (Grifo nosso).

Desta forma, Honorato (2017) arremata que, por estarem pautadas em ampla liberdade cognitivo-especulativa, objetivando a emissão de recomendações de segurança a destinatários selecionados, não devido a uma relação causal com a ocorrência, mas levando em conta a sua capacidade funcional de excluir ou mitigar as condições inseguras que foram detectadas, as conclusões do SIPAER não evidenciam autoria delitiva.

Ademais, o CBA deixa claro, em seu artigo 88-C, que a “investigação SIPAER não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações” (BRASIL, 1986, *online*), abrindo caminho para a apuração de responsabilidades cíveis e criminais, desde que realizadas em outro procedimento investigativo, pois a finalidade do SIPAER deve ser exclusivamente a prevenção de futuras ocorrências.

Por fim, como forma de assegurar esta neutralidade jurisdicional, e atendendo a uma recomendação contida no Anexo 13 da Convenção de Chicago quanto à independência das investigações por ele tratadas, o artigo 88-B do CBA veda a participação de qualquer pessoa que esteja participando da investigação SIPAER em outras investigações sobre o mesmo evento.

2.3.3 Princípio da proteção e sigilo da fonte, princípio da confiança e princípio da participação voluntária

Estes princípios são interdependentes e buscam garantir a preservação da intimidade, o respeito à memória dos falecidos, o direito a não autoincriminação e o fluxo de informações, ao SIPAER, estas o principal instrumento de trabalho para a prevenção (HONORATO, 2017).

Em dissertação de mestrado, Anete Alberton (1996) cita o trabalho de Herbert William Heinrich, o qual, em sua obra *Industrial Accident Prevention*, na década de 30, analisando dados estatísticos sobre acidentes industriais, estabeleceu que para acidente com lesão incapacitante havia 29 acidentes com lesões leves 300 ocorrências sem qualquer lesão. Fazendo um paralelo desta teoria no âmbito da prevenção de acidentes aeronáuticos, estima-se que 300 situações de perigo não saneadas gerem 29 incidentes, os quais, não sendo tratados, culminam em um acidente.

Acontece que, muitas vezes, somente a pessoa que passou pela situação de perigo saberá dela. Daí a importância da informação, já que, sem conhecer as situações de perigo prévias, não será possível evitar o acidente. A informação é, pois, elemento imprescindível para a efetividade de um sistema de prevenção.

Durante a investigação de um acidente aéreo, o investigador utiliza, em suas pesquisas, não apenas laudos técnicos de engenharia e a de gravação de dados de voo ou das comunicações da cabine da aeronave e dos órgãos de controle, como também as entrevistas realizadas com pessoas relacionadas direta ou indiretamente com o acidente, além daquelas coletadas pelo sistema de reporte voluntário.

Sobre este sistema, o artigo 88-I do CBA, que trata das fontes SIPAER, incluído pela Lei 12.970/2014, dispõe, em seus parágrafos 2º e 3º, que:

§ 2º 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.

§ 3º Toda informação prestada em proveito de investigação Sipaer e de outras atividades afetas ao Sipaer será espontânea e baseada na garantia legal de seu exclusivo uso para fins de prevenção. (BRASIL, 2014, *online*).

O texto acima corrobora com o direito ao silêncio e o princípio da vedação à autoincriminação. O Estado não pode, num primeiro momento, solicitar a colaboração para a prevenção de acidentes e, mais à frente, querer usar a mesma investigação para fins criminais.

A vedação à autoincriminação, também conhecida como Princípio do *nemo tenetur se detegere*, estabelece que ninguém é obrigado a produzir prova contra si mesmo, estando previsto na Constituição Federal de 1988 (art. 5º, LXIII), bem como no Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos (art. 14.3, "g"), e na Convenção Americana sobre Direitos Humanos (art. 8º, § 2º, "g"). Em relação à titularidade deste direito, Renato Brasileiro de Lima leciona que:

O titular do direito de não produzir prova contra si mesmo é, portanto, qualquer pessoa que possa se autoincriminar. Qualquer indivíduo que figure como objeto de procedimentos investigatórios policiais ou que ostente, em juízo penal, a condição jurídica de imputado, tem, dentre as várias prerrogativas que lhe são constitucionalmente asseguradas, o direito de não produzir prova contra si mesmo. (2017, p. 569).

Ainda para o mesmo autor:

Não é válido, por outro lado, arrolar alguém como testemunha e querer, em razão do dever de dizer a verdade aplicável à hipótese, forçá-la a responder sobre uma pergunta que importe, mesmo que indiretamente, em incriminação do depoente. (2017, p. 569).

No mesmo sentido está a regulamentação aeronáutica editada pelo CENIPA, como a NSCA 3-13/2017, a fim de proteger as análises e conclusões da investigação SIPAER, evitando que o sistema perca a confiabilidade dos operadores da aviação. Por fim, mesmo os profissionais do SIPAER são dotados de proteção, prevista no parágrafo 4º do artigo 88-I, o qual prevê a aplicação do disposto no artigo 207 do CPP aos envolvidos com esta investigação, incluindo-os no rol das pessoas que, em razão de função, ministério, ofício ou profissão, devam guardar segredo, salvo se, desobrigadas pela parte interessada, quiserem dar o seu testemunho. Ficam, assim, equiparados às clássicas figuras do padre, quanto ao conteúdo da

confissão religiosa, e do psicólogo, em relação ao teor da sessão de terapia, entre outros.

2.3.4 Princípio da máxima eficácia preventiva

É o princípio que mais difere a cognição do investigador SIPAER da cognição judicial. Nestes termos, preceituam o CBA e as normas do CENIPA, o investigador, para dar maior eficácia à sua investigação, deve ir atrás de qualquer hipótese ou condição insegura indireta, as quais serão analisadas com o mesmo tratamento dado aos “fatos concretos”, sem os limites da teoria da *conditio sine qua non* (teoria da causalidade), podendo chegar, inclusive, até o fabricante da aeronave, enquanto, via de regra, não se busca o fabricante de uma arma de fogo, por exemplo (HONORATO, 2017).

Devido a essa isonomia entre as condições inseguras detectadas a título de fatos ou hipóteses, qualquer uma delas pode ser alvo de uma recomendação de segurança, sem que isso implique no reconhecimento da autoria de algum delito. Ainda sobre este tema, Honorato afirma que:

Na seara penal, um fator causal indireto, se não tiver capacidade de produzir o resultado sozinho, fica excluído da imputação, pois somente é autor do fato aquele que lhe deu causa, sendo essa, de acordo com o art. 13 da lei penal, ‘a ação ou omissão, sem a qual o resultado não teria ocorrido’. (2017, p. 56).

Na investigação SIPAER, conforme preceitua o CBA e as normas do Comando da Aeronáutica, o investigador tem o dever de considerar hipóteses na identificação de possíveis fatores contribuintes, trabalho que se mostra necessário, em especial quando falecem os pilotos e poucos são os vestígios deixados.

Assim, o encarregado da investigação lançará mão do que Honorato (2017, p. 57) chamou de uma “cognição especulativa, que aborde todos os possíveis elementos contribuintes à consumação do sinistro ou que lhe agravaram as consequências”, impedindo que ele atue “somente sob o escopo de fatos e circunstâncias concretas”, tudo com o objetivo de evitar que um novo acidente ocorra.

2.4 O Código Brasileiro de Aeronáutica, suas recentes alterações e impugnações

Neste item, será apresentado o Código de Aeronáutica Brasileiro, bem como um pouco de suas recentes alterações e impugnações.

2.4.1 O CBA

No Brasil, a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, passou a dispor sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, revogando o anterior Código Brasileiro do Ar, de 1966. Em seu artigo 1º, ela já trata da regulação do direito aeronáutico, que se dará “pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte”, pelo próprio código e pela legislação complementar.

O CBA contém 11 títulos, num total de 324 artigos, entre direito material e processual, abarcando temas como o espaço aéreo e seu uso para fins aeronáuticos, a infraestrutura aeronáutica, as aeronaves, a tripulação, os serviços aéreos, o contrato de transporte aéreo, a responsabilidade civil, as infrações e providências administrativas, entre outros.

O presente estudo concentrou-se nas matérias tratadas especialmente no Título III, que trata da infraestrutura aeronáutica, em especial o Capítulo VI, cujo foco é o SIPAER, temática que tem repercutido cada vez mais no meio jurídico em decorrência do destaque que vêm ganhando algumas investigações de acidentes aeronáuticos, notadamente quando envolvem grande número de pessoas ou certas personalidades.

2.4.2 Alterações decorrentes da Lei 12.970/2014

A Lei 12.970, de 8 de maio de 2014, alterou o Capítulo VI do Título III e o art. 302 e revogou os artigos 89, 91 e 92 do CBA para dispor sobre as investigações do SIPAER e o acesso aos destroços de aeronave, trazendo inovações com o objetivo de garantir maior efetividade aos princípios listados acima.

Com o advento desta lei, o CBA passou a vetar a utilização de informações voluntárias, bem como análises e conclusões da investigação SIPAER

para fins probatórios em processos judiciais (art. 88-I). Ao deixar explícita esta proibição, o descumprimento contamina o processo e pode gerar a sua nulidade.

Em relação à ilicitude das provas, Távora (2017, p. 89) declara que “a prova é taxada de proibida ou vedada toda vez que sua produção implique violação da lei ou de princípios de direito material ou processual. Por afrontar a disciplina normativa, não seria admitida ao processo”, entendimento positivado no artigo 157 do CPP:

Art. 157. São inadmissíveis, devendo ser desentranhadas do processo, as provas ilícitas, assim entendidas as obtidas em violação a normas constitucionais ou legais.

§ 1º São também inadmissíveis as provas derivadas das ilícitas, salvo quando não evidenciado o nexo de causalidade entre umas e outras, ou quando as derivadas puderem ser obtidas por uma fonte independente das primeiras. (BRASIL, 1941, *online*).

Cabe destacar que além de contrariar o disposto na lei, a utilização indevida dessas informações protegidas pode, ainda, levar o judiciário a conclusões bastante equivocadas decorrentes da conversão de hipóteses em fatos. Para ilustrar esta situação, pode-se citar um acidente ocorrido em Araçatuba-SP com uma aeronave Bandeirante operada pela empresa TAM em 1983. Aeronave tentou realizar o pouso sob condições meteorológicas desfavoráveis e caiu já próximo à pista do aeroporto, levando à morte 2 pilotos e 5 passageiros e provocando lesionando gravemente 8 passageiros (SILVA, 2014).

Um dos poucos dados fáticos disponíveis acerca dos últimos momentos antes do acidente foi a informação meteorológica, já que não havia caixa preta e os pilotos faleceram. No entanto, por ocasião da investigação aeronáutica, levando em consideração o princípio da máxima eficácia preventiva, os psicólogos estimaram que, como os pilotos estavam há muito tempo fora de casa, esta situação pode ter gerado uma ansiedade para tentarem o pouso (JUSBRASIL, 2003).

Tais conclusões hipotéticas são perfeitamente adequadas e desejáveis à investigação SIPAER que, na dúvida, deve emitir as recomendações que busquem maximizar a sua eficácia, como, por exemplo, orientar que sejam realizadas palestras alertando os pilotos que não tenham pressa e tomem cuidado com a chamada “síndrome do regresso”. No entanto, a sentença de primeiro grau e o

acórdão do então Primeiro Tribunal de Alçada Civil de São Paulo, tomaram por base o relatório a cargo da aeronáutica e consideraram a hipótese mencionada como fato concreto, reconhecendo, inclusive, a ocorrência de dolo.

Assim, fica, novamente, demonstrada a imprestabilidade da investigação SIPAER como prova em processos judiciais pois, embora as informações fáticas sejam imprescindíveis como meio de prova, as análises e conclusões do SIPAER possuem incompatibilidade objetiva e técnica, e, junto com as informações voluntárias têm seu uso vedado, em processos judiciais à luz dos princípios da confiança e da não autoincriminação.

Como forma de mitigar possíveis prejuízos a outras investigações, a Lei 12.970/2014 inseriu no CBA certas medidas de harmonização, como a possibilidade de acesso à aeronave acidentada, em coordenação com a autoridade SIPAER (art. 88-P) e de requisição de pessoal especializado à autoridade aeronáutica (art. 88-E), não podendo ser indicado alguém que tenha participado da investigação SIPAER do mesmo acidente. Em suma, a lei aviatória, ainda mais após a sua atualização em 2014, busca garantir a confiança dos operadores aéreos no SIPAER e promover melhorias na qualidade da prestação jurisdicional, ficando a investigação criminal a cargo dos peritos criminais, que buscarão provas de autoria e indícios de materialidade, diferentemente de hipóteses.

2.4.3 A ADI 5667

Proposta em 24 de fevereiro de 2017, pelo então Procurador-Geral da República, Rodrigo Janot Monteiro de Barros, e ratificada em 13 de dezembro do mesmo ano pela Procuradora-Geral Raquel Elias Ferreira Dodge, a ADI 5667, ainda em trâmite perante o STF, tendo como relator o Min. Celso de Mello, busca a declaração de inconstitucionalidade dos artigos 88-I, §2º e 88-K da Lei 7.565/1986 (CBA), com a redação dada pela Lei 12.970/2014, bem como:

- b) dar interpretação conforme a Constituição ao art. 88-C da lei, para definir que a precedência da investigação aeronáutica não exclui que peritos e outros agentes públicos do sistema de justiça tenham acesso ao local e aos vestígios do evento, busquem a preservação de ambos e acompanhem as análises dos objetos relacionados, de maneira coordenada com a investigação aeronáutica;
- c) dar interpretação conforme a Constituição ao art.88-D da mesma lei, para definir que o dever das autoridades aeronáuticas de

comunicar de ofício ao Ministério Público e à polícia criminal indícios de crimes que constatarem em investigações aeronáuticas não impede que Ministério Público e polícia (federal ou civil, conforme o caso) tomem a iniciativa de buscar acesso à investigação aeronáutica, a fim de aquilatar a existência de indícios de infração penal;

d) dar interpretação conforme a Constituição aos arts.88-N e 88-P no sentido de que a autoridade policial pode preservar e reter vestígios de acidente ou incidente aéreo, independentemente de manifestação das autoridades aeronáuticas, quando estas estejam impedidas de chegar ao local em tempo hábil. (MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, 2017, *online*).

Na ação, a procuradoria-geral alega, em síntese, que os dispositivos mencionados violam o art. 5º, XXXV, LIV (quanto aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, que compõem a cláusula do devido processo legal substancial) e LV, o art. 37, caput (relativamente aos princípios da finalidade e da eficiência), o art. 129, I, VI, VIII e IX, e o art. 144, §§ 1º, I, e 4º da Constituição da República.

Em resposta ao pedido de informações enviado ao Senado Federal, esta casa declarou que a escolha política advinda de “autêntica atividade de valoração de princípios constitucionais, conduzida pelos representantes do povo”, não pode ser considerada afronta ao texto constitucional apenas por conferir maior primazia à segurança do tráfego aéreo e à prevenção de novas ocorrências fatais do que à formação de elementos de prova para punir os culpados em processos cíveis e criminais quando da ocorrência de um acidente aéreo. O legislativo estaria buscando, desta forma, evitar que a segurança aérea seja afetada, considerando que um número cada vez maior de pessoas tem utilizado o modal aéreo de transporte e poderia desnecessariamente correr riscos além daqueles inerentes a esta atividade.

O Senado destacou, ainda, que a Lei nº 12.970/2014 passou por um processo de maturação de quase sete anos, envolvendo as duas casas legislativas, iniciado após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800, da Gol Transportes Aéreos, e um jato Legacy, da empresa norte-americana Excel Aire, vitimando mais de uma centena de pessoas, quando foi instalada a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Crise do Sistema de Tráfego Aéreo.

Por outro lado, o procurador afirmou que os dispositivos introduzidos no CBA pela Lei 12.970/2017 representariam violação à garantia constitucional de inafastabilidade da jurisdição, por vedar o acesso aos sujeitos de processo judicial ou administrativos a dados dos sistemas de informações de notificação voluntária de ocorrências e às conclusões de suas investigações sobre as ocorrências, proibindo que estas sejam usadas para fins judiciais. Aduziu cerceamento do exercício das atribuições do Ministério Público no processo penal, em especial ao seu poder de requisição, bem com conflito com as funções constitucionais de investigação da polícia criminal, ao impor reserva de jurisdição não prevista na Carta Magna, violando os artigos 129 e 144 da Constituição.

A Advocacia-Geral da União, por seu turno, opinou pela improcedência dos pedidos da inicial, argumentando que “a investigação preventiva de acidentes aéreos não concorre, não se sobrepõe às prerrogativas do Ministério Público e das autoridades policiais”, posicionamento coerente com o que estipula o artigo 88-C do CBA após a Lei 12.970/14.

A Procuradoria destacou, também, que a proibição de valorar as provas produzidas no SIPAER ofenderia o devido processo legal, por meio do princípio do livre convencimento motivado. Neste sentido, argumentou que a intenção de evitar receio no auxílio dos colaboradores das investigações não justificaria o excesso da lei.

Alegou, ainda, que não procediam os argumentos de que a investigação SIPAER produz análises operacionais de caráter subjetivo, que, nos termos da PGR, poderiam ser distinguidos dos dados factuais e objetivos em juízo, concluindo que a necessidade de retrabalho decorrente da duplicação de esforços com duas apurações (uma pelo SIPAER e outra de natureza cível ou criminal) ofenderia os princípios da eficiência e da economicidade, ao dificultar a progressão célere e eficaz das investigações. Sobre essas teses, o Senado respondeu à luz do SIPAER que:

A investigação aeronáutica é um procedimento administrativo, de natureza essencialmente especulativa, que tem por finalidade única e precisamente a prevenção de acidentes, e não servir como auxílio ao múnus investigativo do Ministério Público ou da polícia criminal. Pretender usá-lo como subsídio para apurações de culpa e responsabilidade desvirtua por completo a sua essência,

comprometendo seus resultados. E a finalidade precípua de prevenção de acidentes restaria inexoravelmente comprometida. (SENADO FEDERAL, 2017, *online*).

O Procurador suscitou a ocorrência de contrariedade aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, pois, existindo várias formas de alcançar o resultado pretendido, o legislador deveria optar por aquela que fosse menos gravosa, ou seja, afetasse com menor intensidade os direitos e interesses individuais e coletivos.

A resposta do legislativo rebateu que a alegação genérica de violação do princípio da proporcionalidade e da razoabilidade tinha por finalidade impor a visão do autor em detrimento das outras várias possíveis e asseverou que a simples discordância com a ordem de prioridade elegida pelo legislador em relação a dois valores constitucionais em confronto (vida x eficiência das investigações em outras searas) não autorizaria a arguição do grave vício da inconstitucionalidade de uma norma, sendo preciso que houvesse demonstração inequívoca de vulneração do núcleo essencial de algum dos direitos fundamentais envolvidos, o que não era o caso dos autos, pois:

Embora a norma impugnada já esteja em vigor há mais de três anos, a Procuradoria-Geral da República não trouxe sequer um caso concreto em que as determinações da Lei nº 12.970/2014 tenham criado obstáculo ao avanço das investigações no plano cível ou penal. (SENADO FEDERAL, 2017, *online*).

Por fim, no tocante ao acesso e guarda dos vestígios do acidente, a inicial apresentou a problemática da realização, por vezes, de exames e testes pelos próprios fabricantes dos equipamentos, partes tendencialmente interessadas em se proteger de possíveis responsabilidades civis e criminais, o que afetaria o exercício da jurisdição por dificultar a obtenção de provas confiáveis.

Já a Câmara Alta do Congresso Nacional lamentou que embora a proteção da vida humana seja um dos valores mais proeminentes da ordem constitucional brasileira, o autor da ação pretendia relegá-lo a um segundo plano, a fim de albergar outros objetivos constitucionais, como a eficiência nos procedimentos apuratórios de crimes e de ilícitos civis, e requereu a improcedência dos pedidos formulados na ADI nº 5.667.

Fica perceptível, ante aos argumentos expostos, em especial pela Procuradoria-Geral da República e pelo Senado Federal, que o conflito suscitado na ADI nº 5667 entre o texto constitucional e aquele introduzido no CBA pela Lei 12.970/2014 vai muito além da literalidade, envolvendo diversos princípios com fundamento constitucional que deverão ser devidamente sopesados diante do caso que se apresenta.

CAPÍTULO III – A INVESTIGAÇÃO POLICIAL

Este capítulo abordará a investigação policial em sua previsão, finalidade e principais características, dada a ocorrência de um acidente aeronáutico. Serão apresentadas as principais condutas tipificadas pelo ordenamento jurídico brasileiro e que podem estar associadas a uma ocorrência aeronáutica, bem como o instrumento previsto para que a polícia realize sua apuração. Em seguida, será traçado um paralelo com a investigação SIPAER, a fim de identificar semelhanças e diferenças e, por fim, analisar-se-á a possibilidade de compatibilizar ambas investigações, buscando solucionar eventuais conflitos de competência e mitigar os prejuízos para seus respectivos desdobramentos.

3.1 Principais condutas tipificadas que podem estar associadas a um acidente aeronáutico

Da análise da legislação penal brasileira, é possível extrair algumas condutas mais intimamente ligadas ao modal aéreo de transporte, dentre as quais destaca Honorato (2017) as seguintes contravenções penais: direção não licenciada de aeronave (art. 33) e abuso na prática de aviação (art. 35); os crimes de incêndio em aeronave de transporte coletivo (art. 250, §1º, inciso II, alínea “c”), explosão em aeronave (art. 251, §1º, inciso II, alínea “c”) e atentado contra a segurança de transporte aéreo (art. 261), previstos no Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); e delitos previstos em legislação penal especial, como é o caso da condução de aeronave após consumo de droga (art. 39 da Lei 11.343/06), entre outros.

Além das condutas acima, consideradas por Honorato (2017) como crimes (e contravenções) propriamente aeronáuticos, pois tutelam bens jurídicos

específicos da atividade aviatória, como a segurança das aeronaves e da navegação aérea, a aviação pode ser palco dos chamados crimes impropriamente aeronáuticos, na medida em que, usualmente, não possuem uma relação direta com a segurança da aviação, mas também podem ocorrer no transporte aéreo, ou dele se aproveitar, sendo tipificadas em delitos comuns, como são os exemplos da falsidade ideológica na apresentação de plano de voo (art. 299 do Código Penal, que tutela a fé pública) e do tráfico de drogas mediante o emprego de aeronave (art. 33 da Lei 11.343/06, Lei de Drogas).

3.2 Previsão, finalidade e instrumento da investigação Policial

Com a finalidade de preservar a ordem pública e a incolumidade das pessoas e do patrimônio, o art. 144 da Constituição da República Federativa do Brasil estabelece que a segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida pelas polícias.

Por seu turno, o art. 5º, inciso XXXV, da Carta Magna, prescreve que a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito, de modo que, com a ocorrência de um suposto fato delituoso, cabe ao Estado, como regra, iniciar a persecução criminal para apurar eventuais infrações penais e sua respectiva autoria, processar e fazer valer o direito de punir, aplicando a lei ao caso concreto (TÁVORA; ALENCAR, 2017).

Neste contexto, o fato aparentemente criminoso chega ao conhecimento da autoridade, de modo espontâneo ou provocado, por meio do que se chama de notícia crime ou notícia do fato, normalmente endereçada à autoridade policial, ao membro do Ministério Público ou ao magistrado (TÁVORA; ALENCAR, 2017).

Ressalvada a possibilidade de inquéritos ou investigações não policiais, consagrada no parágrafo único do art. 4º do CPP, a exemplo dos inquéritos parlamentares, patrocinados pelas Comissões Parlamentares de Inquérito, como também dos Inquéritos Cíveis, presididos pelo Ministério Público, para efeito deste trabalho, cabe destacar a atividade investigativa desenvolvida pelas polícias, a qual encontra respaldo no artigo 144 da Constituição da República Federativa do Brasil, parágrafos 1º, no qual trata da polícia federal, e 4º, em que menciona as polícias

civis como encarregadas da apuração de infrações penais, bem como do exercício das funções de polícia judiciária, ressalvada a competência da união, a cargo da primeira.

Neste diapasão, para Lima (2017), o posicionamento da doutrina majoritária é no sentido de que a polícia judiciária é encarregada de função de caráter repressivo, auxiliando o Poder Judiciário, atuando, via de regra, após a prática de uma infração penal, entendimento alinhado com o disposto no artigo 4º, *caput*, do CPP.

Conforme lição de Távora e Alencar (2017), a persecução criminal compreende duas etapas: inicia com a uma investigação preliminar, gênero do qual o inquérito policial é espécie e que formará o lastro probatório mínimo para que seja deflagrada a segunda fase, o processo criminal, com a propositura de ação penal perante o Judiciário. Assim, caberá ao delegado, diante do suposto fato típico apresentado, iniciar as investigações por meio de inquérito policial, que poderá até ser dispensado, se o MP entender que já existem elementos suficientes revelando a autoria e a materialidade, como acontece na hipótese do parágrafo 5º do art. 39 do CPP, situação na qual será oferecida, de pronto, a denúncia (TÁVORA; ALENCAR 2017).

Considerando as condutas elencadas no tópico anterior, Dantas (2012) destaca que, consoante o disposto no art. 109, I, cumulado com o art.21, XII, “c”, e XXII da Constituição Federal, que atribui à União a competência para explorar a infraestrutura aeroportuária e executar os serviços de polícia aeroportuária, o seu processamento será de competência da Justiça Federal, dado o inegável interesse da União quanto aos crimes cometidos em prejuízo desses serviços, bem como a previsão do inciso IX, também do art. 109 da CF, que trata dos crimes cometidos a bordo de aeronaves. Com isso, havendo um acidente aeronáutico, estará configurada, via de regra, a atribuição da Polícia Federal, prevista no art. 144, § 1º, I, da Carta Magna, para a sua investigação por meio do inquérito.

De acordo com Lima (2017), o inquérito policial é um procedimento de natureza administrativa, inquisitório e preparatório, presidido pela autoridade policial, conforme destaca a Lei nº 12.830/2013. O mesmo autor afirma que “o inquérito

policial consiste em um conjunto de diligências realizadas pela polícia investigativa objetivando a identificação das fontes de prova e a colheita de elementos de informação quanto à autoria e materialidade” (existência) da infração penal, o que possibilitará esclarecer os fatos tidos por delituosos e as suas circunstâncias antes do ajuizamento da ação penal, a fim de possibilitar que o seu titular possa ingressar em juízo. (LIMA, 2017, p. 105).

Távora e Alencar (2017) destacam, também, o caráter informativo e instrumental do inquérito, e a sua importância, uma vez que o processo penal fere o *status dignitatis* do acusado. Ele deve funcionar, então, como procedimento de filtro, viabilizando a deflagração do processo quando exista justa causa (lastro probatório mínimo), mas também contribuindo para que pessoas nitidamente inocentes não sejam processadas.

Segundo disposto no art. 5º do CPP, nos crimes de ação penal pública incondicionada, categoria que abrange os delitos elencados no tópico anterior, este procedimento investigativo policial poderá instaurado de ofício, caso a autoridade policial tome conhecimento do fato delituoso a partir de suas atividades rotineiras; mediante requisição da autoridade judiciária ou do Ministério Público, ou requerimento do ofendido ou de seu representante legal; bem como a partir de notícia oferecida por qualquer do povo. Ademais, na lição de Lima (2017), a despeito de não constar expressamente do art. 5º do CPP, o auto de prisão em flagrante também é uma das formas de instauração do inquérito policial.

Dentre as diligências possíveis de ocorrer no curso do inquérito, os artigos 6º e 7º do CPP trazem um rol exemplificativo que inclui: a conservação do local do fato delituoso, até a chegada dos peritos criminais; a apreensão dos instrumentos e objetos que tiverem relação com o fato; a colheita de todas as provas que servirem para o esclarecimento do fato e suas circunstâncias; a oitiva do ofendido; a oitiva do indiciado; o reconhecimento de pessoas e coisas; acareações; exame de corpo de delito e quaisquer outras perícias; identificação do indiciado; averiguação da vida pregressa do indiciado; a colheita de informações sobre a existência de filhos, respectivas idades e se possuem alguma deficiência, bem o contato de eventual responsável pelos cuidados; e a reconstituição do fato delituoso.

Durante o curso da investigação preliminar, a autoridade policial poderá promover o indiciamento daquele que entender ser o autor ou partícipe do crime. Esta medida privativa do Delegado de Polícia implica juízo de valor deste e deverá ser devidamente fundamentada, havendo um lastro mínimo de prova vinculando o suspeito à prática delitiva, nos termos do art. 2º, § 6º, da Lei nº 12.830/2013. Ademais, a presença ou ausência deste ato no inquérito não vinculará o responsável pelo juízo acusatório ou de arquivamento (PACELLI, 2017).

Para Lima (2017), indiciamento é a informação ao suposto autor a respeito do fato objeto das investigações. É a cientificação ao suspeito de que ele passa a ser o principal foco do inquérito, passando as investigações a serem centradas em pessoa determinada. O autor ainda ressalta a diferença entre suspeito, indiciado e acusado:

Suspeito ou investigado é aquele em relação ao qual há frágeis indícios, ou seja, há mero juízo de possibilidade de autoria; indiciado é aquele que tem contra si indícios convergentes que o apontam como provável autor da infração penal, isto é, há juízo de probabilidade de autoria; recebida a peça acusatória pelo magistrado, surge a figura do acusado. (2017, p. 150).

Sobre o encerramento do inquérito policial, Távora e Alencar (2017) lecionam que se dá com a produção de minucioso relatório, peça essencialmente descritiva que contém um esboço das principais diligências realizadas na fase preliminar, justificando, eventualmente, mesmo aquelas que não foram realizadas por algum motivo relevante, a ser encaminhada ao judiciário, conforme disposto no art.10, §1º, do CPP, para que seja acessada pelo titular da ação penal.

Lima (2017) esclarece que o representante do Ministério Público, por sua vez, poderá oferecer a denúncia, requisitar novas diligências, promover o arquivamento do inquérito policial, declinar da competência ou suscitar um conflito de competência. Pacelli (2017) afirma, ainda, que as diligências solicitadas não se submeterão a qualquer juízo de pertinência ou oportunidade por parte da autoridade policial, que deverá cumpri-las conforme requisitadas.

Assim, oferecida a denúncia e recebida pelo magistrado, terá início o processo judicial. Nele, as provas possuem papel central na solução das lides apresentadas ao Estado-Juiz, pois são elas que apontam o melhor caminho para a

cognição judicial, segundo afirma Honorato (2017). Neste sentido, o STF já se manifestou declarando que "os elementos do inquérito podem influir na formação do livre convencimento do juiz para a decisão da causa quando complementam outros indícios e provas que passam pelo crivo do contraditório em juízo". (LIMA, 2017, p. 108). Em complemento, Lima (2017, p. 106) afirma que:

Caso uma determinada prova tenha sido produzida com violação a normas de direito material, há de ser reconhecida sua ilicitude (CF, art. 5º, LVI), com o seu conseqüente desentranhamento dos autos, bem como de todas as demais provas que com ela guardem certo nexu causal (teoria dos frutos da árvore envenenada).

Em relação às possíveis nulidades no curso do inquérito policial, a Lei nº 13.245/16 introduziu no Estatuto da Ordem dos Advogados do Brasil (Lei nº 8.906/94) o direito de o advogado assistir a seus clientes investigados durante a apuração de infrações, sob pena de nulidade absoluta do respectivo interrogatório ou depoimento e, subsequentemente, de todos os elementos investigatórios e probatórios dele decorrentes ou derivados, direta ou indiretamente, podendo inclusive apresentar razões e quesitos no curso da respectiva apuração. Garantiu, assim, a proteção do próprio investigado, que teria resguardada a sua integridade física e moral, e o direito ao silêncio, na posição de inferioridade diante o poder da autoridade estatal encarnada pelo Delegado de Polícia (LIMA, 2017).

Assim, presente o advogado, não lhe sendo assegurado o direito de assistir a seu cliente investigado na realização de seu interrogatório policial, incluindo o direito à entrevista prévia e reservada, a fim de instruí-lo acerca das perguntas que deve responder, ou se deve simplesmente permanecer em silêncio, estará configurada manifesta ilegalidade (LIMA, 2017).

Embora não seja o seu posicionamento, Lima (2017) afirma que parte da doutrina sustenta que as investigações preliminares, incluído o inquérito policial, estão sujeitas ao contraditório diferido e à ampla defesa, ainda que com um alcance mais limitado que aquele reconhecido na fase processual. Já Távora e Alencar (2017, p. 143) ponderam que:

a Lei 13.245/2016 não abriu espaço para que os princípios da publicidade, do contraditório e da ampla defesa tenham plena aplicação no curso do inquérito policial. Garantiu-se a participação do

advogado nos atos das investigações, em especial, no interrogatório ali prestado, porém não afastou sua essência inquisitiva. Com efeito, entendemos que a lei nova não aboliu a natureza inquisitiva do inquérito, mas trouxe a possibilidade de incidência regrada de porção do contraditório e da defesa (sem ser ampla).

Por fim, o controle externo da atividade policial, nos termos do inciso VII, do art. 129 da CF/88, cabe ao Ministério Público, o que não implica subordinação hierárquica, mas representa tão somente uma forma de fiscalização externa salutar ao desempenho da atividade da polícia judiciária (TAVORA; ALENCAR, 2017).

3.3 Cotejo entre a investigação policial e a investigação do SIPAER

Embora tenham a mesma base e origem, a forma e a finalidade de cada uma das investigações são diferentes, implicando na adoção de procedimentos distintos. Pode-se até dizer que tenham o mesmo objetivo, o bem comum que se alcança, de um lado evitando que ele se repita, de outro, por meio da imputação de eventuais responsabilidades a quem de direito, em decorrência do possível cometimento de atos ilícitos, com o conseqüente dever de indenizaras vítimas ou suas famílias em danos morais e materiais, além de questões relacionadas a seguros e até trabalhistas (ARAÚJO JÚNIOR, 2012).

Em relação às finalidades, enquanto a investigação criminal destina-se, como visto anteriormente, a iniciar a persecução estatal e possibilitar a formação da *opinio delicti* do titular da ação penal, o procedimento do SIPAER tem sua utilização como meio de prova judicial expressamente vedada, ainda que de forma complementar, para fins de imputação de culpa ou responsabilidade (art. 88-I, §2º do CBA).

Por outro lado, no que tange à forma, à luz do §1º do art. 88-A do CBA, a investigação aeronáutica exige do investigador certo juízo especulativo na identificação dos possíveis fatores contribuintes, os quais receberão tratamento isonômico, independente do grau de efetiva contribuição para o acidente, diferente da noção de causa empregada pelo direito penal brasileiro, marcada pela relação de imprescindibilidade do resultado, conforme art. 13 do CP, que considera “causa a ação ou omissão sem a qual o resultado não teria ocorrido”.

Assim, conforme lição de Honorato (2017), o destinatário de uma recomendação de segurança será o órgão ou pessoa mais apto a mitigar ou excluir as inseguranças identificadas, sem que, necessariamente, exista relação de autoria delitiva ou vínculo causal direto entre ele e a condição. Desta forma, mostra-se absolutamente equivocado deduzir culpa ou responsabilidade mediante simples análise do destinatário de uma recomendação de segurança.

Quanto aos procedimentos, cabe citar, por exemplo, os interrogatórios que usualmente são realizados em ambas as investigações. Enquanto na investigação SIPAER, via de regra, as pessoas não são convocadas para prestar depoimento de maneira formal, nem são alertadas de que a informação prestada poderá ser usada eventualmente contra elas próprias (até porque não é a finalidade do procedimento), não prestam o compromisso legal de dizer a verdade, viabilizando que elas prestem informações de alta relevância para o esclarecimento do fato com o objetivo de prevenir novos acidentes (ARAÚJO JÚNIOR, 2012).

Por outro lado, no curso da investigação criminal, judicial ou preliminar, acerca de um acidente aeronáutico, os depoimentos deverão seguir as previsões legais a respeito do tema, advertindo os envolvidos em relação aos seus direitos e deveres. Neste contexto, as testemunhas devem ser informadas de que não são obrigadas a prestar qualquer informação que possa prejudicá-las, mas são obrigadas a dizer a verdade (art. 203 do CPP), sob as penas da lei (art. 342 do CP). Os eventuais suspeitos, por sua vez, não são obrigados a prestar depoimento, fazendo-o por espontânea vontade, já que possuem o direito de permanecer em silêncio. Os depoentes possuem, ainda, o direito de estarem acompanhados de advogado durante suas oitivas. Sem a garantia de tais prerrogativas e do cumprimento desse devido processo legal, a prova daí derivada será considerada ilícita e, portanto, inadmissível no processo (ARAÚJO JÚNIOR, 2012). Em igual sentido:

O procedimento investigativo do SIPAER, por estar sustentado por princípios jurídicos diferentes daqueles que embasam o processo penal, se inserido no bojo de um inquérito ou processo judicial, que busca impor sanções a acusados determinados, acabará por se qualificar como prova ilícita. Ainda que haja o saneamento da investigação aeronáutica na fase processual, restará configurada clara fraude ao princípio da confiança, uma vez que as conclusões

do SIPAER são baseadas, também, em contribuições voluntárias, fornecidas sob expressa limitação de emprego nas atividades de prevenção. (HONORATO, 2017, p. 576).

Estas providências, tanto proibição da utilização da investigação SIPAER para outros fins que não sejam de prevenção de novos acidentes, quanto a garantia do devido processo legal, acabam por dar efetividade ao princípio da não autoincriminação, ou seja, de que ninguém é obrigado a produzir provas contra si mesmo. Desta forma, verifica-se que, enquanto a Investigação SIPAER, com foco estritamente operacional de prevenção de novas ocorrências, encerra-se com a emissão de recomendações de segurança para mitigar condições inseguras (art. 88-H do CBA), e não com alguma forma responsabilização, punição ou sanção, a investigação policial é finalizada com um relatório apontando os indícios de autoria e materialidade criminais, entendimento compartilhado por Araújo Júnior (2012).

Por fim, enquanto a investigação policial tem como um dos possíveis desdobramentos o processo criminal, a utilização da investigação SIPAER em processos judiciais acarreta certa fragilidade, pois, além de contrariar a lei (art. 88-I do CBA), esta decisão pode levar a nulidades e até a julgamentos equivocados, com a condenação de inocentes. Fica prejudicada, também, a confiança dos operadores aéreos no sistema, que passam a não contribuir mais com medo de que a sua contribuição seja utilizada judicialmente, diminuindo a eficácia de prevenção do SIPAER. O uso de uma investigação policial, mais técnica, clara, objetiva e direcionada à finalidade de apurar responsabilidades, por sua vez, pode contribuir de maneira mais efetiva, especialmente na busca do dolo, ainda que eventual, permitindo a formação de um juízo de certeza quanto a eventual condenação dos acusados. Como o relatório SIPAER não tem esta intenção, tais elementos acabam não sendo analisados num processo que se baseie nas suas conclusões (HONORATO, 2017).

3.4 Da compatibilização entre as investigações policiais e do SIPAER e suas implicações judiciais

Diante do exposto nos tópicos anteriores, é possível afirmar que, com a ocorrência de um acidente aeronáutico haverá a projeção de áreas distintas sobre o

mesmo episódio, fato que, não sendo devidamente coordenado, pode gerar elevado desequilíbrio entre as investigações em tela, com a perda de confiança e efetividade do SIPAER, ou a descrença no sistema judiciário devido à impunidade. Desta forma, o Código Brasileiro de Aeronáutica, em especial após a Lei 12.970/2014, contém várias determinações que objetivam nortear a independência dos procedimentos investigativos de acidentes aeronáuticos.

Essa coordenação, no entendimento de Meleiner (2017) deve ocorrer na comunicação da ocorrência, na atuação no local do sinistro, na apreensão, destinação, acesso e preservação dos materiais de interesse e evidências, na participação conjunta em atividades técnico-investigativas irrepetíveis e no intercâmbio de dados fáticos.

Em que pese a prioridade investigativa do SIPAER seja contestada por uma parcela de juristas, como consta na ADI 5667, nota-se que o impacto social e efetivo para a salvaguarda das vidas das pessoas que embarcarão em aeronaves semelhantes ou por ela serão sobrevoadas é suficiente para justificar tal precedência conferida pela lei aviatória, a qual se reveste de um interesse público, da coletividade, no sentido de garantir a necessária celeridade à emissão das devidas recomendações de segurança, sem que seja necessário aguardar a liberação das evidências, prevista no art. 118 do CP, pelo moroso sistema processual criminal brasileiro.

Ademais, a precedência do SIPAER no acesso não gera exclusividade, não podendo ser traduzida como prejuízo à investigação policial. Honorato (2017, p. 520) destaca a necessidade de que todas as autoridades interessadas atuem de maneira coordenada, “sob pena de a prioridade de acesso se transformar em absolutismo investigativo, comprometendo a atuação dos demais órgãos estatais e, em última instância, a plena acessibilidade dos fatos pelo poder judiciário”, o que iria de encontro ao art. 5, inciso XXXV da CF/88. O autor afirma que o art. 88-P do CBA, incluso pela Lei 12.970/2014, deve ser interpretado como garantia de acessibilidade compartilhada aos destroços da aeronave, sob coordenação da autoridade SIPAER, e complementa dizendo que:

a melhor integração jurídica e entre os dispositivos da lei aeronáutica e da lei processual penal é no sentido de a autoridade SIPAER

realizar a coleta de informações prioritariamente, mas sem alterar o estado das coisas, permitindo que a autoridade policial proceda à perícia técnica no local do sinistro, sem prejuízos. (HONORATO (2017, p. 521).

O Código Brasileiro de Aeronáutica Registra, ainda, que, não sendo hipótese de atuação do SIPAER, como sinistros decorrentes de atentados terroristas, a prioridade supramencionada ficará a cargo da autoridade policial. Além disso, como contrapartida à precedência da investigação aeronáutica, a lei aviatória estabeleceu, no artigo 88-D, o dever dos investigadores de comunicarem a presença de indícios de crime à autoridade policial.

Honorato (2017) ressalta outra medida capaz de mitigar malefícios à persecução criminal e até tornar desnecessária a transmissão da posse de parte dos destroços: o compartilhamento de informações de comunicação e dados factuais, a exemplo dos dados de desempenho das aeronaves acidentadas, normalmente encontrados no que se costuma chamar popularmente de “caixa preta”, que, conforme se depreende da leitura dos artigos 88-I e 88-K do CBA, podem ser disponibilizadas às autoridades policiais após decisão judicial, devendo ser resguardadas as informações relativas à intimidade dos envolvidos.

O autor destaca que tal condição não conflita com os poderes de investigação das demais autoridades públicas pois, sendo imposta por norma legal, atende ao previsto no inciso LIV do art. 5º da CF. Por outro lado, as informações de domínio público, como as condições meteorológicas, as informações dos aeroportos, do registro da aeronave acidentada, entre outras, não requerem a ordem judicial prevista no art. 88-K, ainda que extraídas do relatório final. Sobre o compartilhamento de dados fáticos, Honorato (2017, p. 527) pontua que:

as atividades de pesquisa científica se amoldam à classe de informações passíveis de compartilhamento, na medida em que nada mais representam que um aprofundamento dos fatos, sob as rígidas balizas das ciências exatas, sem esquecer que são informações dotadas de sigilo, na qualidade de registros da investigação SIPAER (inciso VII do caput do art. 88-I do CBA).

De acordo com este entendimento, um ensaio de engenharia de uma peça aeronáutica envolvida em um acidente, por exemplo, fatalmente chegará às

mesmas conclusões, independentemente da finalidade do procedimento que o originou, motivo pelo qual esta informação não constitui análise ou conclusão da investigação SIPAER. Esta, por meio de uma série de conjecturas e análises especulativas com o objetivo de evitar outras ocorrências semelhantes, emitirá recomendações de segurança, ainda que relacionadas a fatores indiretos, ou mesmo hipóteses, de modo a atacar todos os possíveis fatores contribuintes, e não apenas causas certas e comprovadas.

A autoridade policial, por sua vez, com base no mesmo laudo pericial, procederá à busca da autoria delitiva e seu nexo de causalidade com o acidente, individualizando os responsáveis. Para tanto, não são admitidas hipóteses como alicerce para o indiciamento criminal, sendo exigida a presença de circunstâncias conhecidas e provadas para desenvolver o raciocínio indiciário, nos termos do art. 239 do CPP.

Sobre essa dicotomia, Meleiner (2017) destaca que fator contribuinte é um termo genérico e sem definição quanto à importância causal, não podendo a polícia ser genérica nesse ponto. Ela deve identificar as causas e o encadeamento causal (fatos sem os quais o resultado final não aconteceria) para, após, verificar se eles derivam de condutas humanas. Caso positivo, de quem e qual o mínimo legal deveria ter sido observado. Havendo a fiel observância, o suspeito estaria, em tese, fora de responsabilidade. Do contrário, continuaria passível de responsabilização. Honorato (2017, p. 529) lembra que:

Existindo inquérito policial em trâmite, os exames laboratoriais, a serem realizados pela autoridade SIPAER, devem ser previamente comunicados à autoridade judiciária ou policial, especialmente se realizados com a técnica de ensaios destrutivos ou mesmo fora do território brasileiro, para que seja requerida a antecipação de provas pelo titular da ação penal, em razão de sua impossibilidade, ou mesmo extrema dificuldade de repetibilidade.

Como o juiz, via de regra, não é piloto ou engenheiro e, mesmo assim, terá de julgar o caso, é de grande importância a realização de uma perícia bem-feita. Ademais, a manipulação dos destroços em laboratórios de engenharia sem a presença das partes do processo poderá suscitar nulidades em futura perícia judicial, sem contar os elevados custos e tempo necessários à repetição das provas, isso quando for possível. Verifica-se, com estas medidas, um prestígio aos princípios

da segurança jurídica, da celeridade e economia processuais, em especial com o aproveitamento da estrutura de apoio às investigações aeronáuticas decorrente dos tratados internacionais. (MALEINER, 2017).

Honorato (2017) destaca que mesmo que os órgãos de persecução penal e as partes não compareçam, será possível disponibilizar os laudos técnicos para o processo judicial, na qualidade de registros da investigação SIPAER (inciso VII do caput do art. 88-I do CBA), não abrangidos pelas restrições da lei aviatória.

De modo diferente, as atividades de pesquisa operacional, sem emprego de destroços da aeronave, como a reprodução do voo em simuladores, não se subordinam às regras de cooperação, haja vista sua natureza essencialmente especulativa, por meio das quais os investigadores constroem hipóteses, de modo que devem ser realizadas em separado.

Outro fator que acaba acarretando a busca de provas técnicas em matéria aeronáutica na investigação SIPAER é, por vezes, a deficiente formação de parte dos órgãos policiais acerca da produção destas provas, o que é potencializado pelo desconhecimento das incompatibilidades jurídicas que este suposto meio probatório apresenta perante o processo judicial, levando, na maioria das vezes, a dois efeitos indesejados: a formação de soluções judiciais equivocadas, em razão do ingresso de elementos imprecisos no processo; e o esvaziamento da capacidade preventiva dos órgãos aeronáuticos, em decorrência do abalo na relação de confiança existente entre os profissionais da aviação e o SIPAER (HONORATO, 2017). Neste sentido, Dantas (2012, p. 34) afirma que:

A utilização das conclusões do relatório produzido pelo SIPAER em demandas judiciais e cíveis gera risco concreto da imputação de responsabilidade civil e/ou criminal sem fundamento causal adequado. Isso porque uma determinada condição insegura, ponderada no relatório SIPAER e utilizada para a emissão de uma recomendação de segurança pode, na realidade, não ter concorrido, efetivamente ou de modo significativo, para a ocorrência do acidente. Considerar-se, em casos tais, uma “condição insegura” desta natureza para a imputação de responsabilidade ensejaria o cometimento de injustiças.

Assim, enquanto o princípio da máxima eficácia preventiva possibilita a formação de juízos hipotéticos na investigação SIPAER, isto não pode acontecer no

processo criminal, caso que enseja a absolvição do acusado pelo princípio do *in dúbio pro reo*.

Desta forma, é importante o desenvolvimento das polícias para que elas façam a sua investigação e a aeronáutica continue fazendo a dela. Relevantíssimo que o poder judiciário consiga desenvolver uma investigação criminal autônoma, independente e capaz de levantar fatos concretos para não basear os seus julgamentos em hipóteses (considerando-as conclusões cartesianas), de modo a evitar o chamado *error in iudicando* ao condenar o denunciado sem base fática autoral real, ou atribuindo-lhe autoria de fato típico não comprovado, razões pelas quais a decisão judicial deve estar sustentada por um alicerce fático seguro, sob pena de reforma pelas instâncias superiores (HONORATO, 2017).

Ainda com o objetivo de mitigar essa defasagem de capacitação, a Lei 12.970/2014 incluiu no CBA o artigo 88-E, que prevê a possibilidade que a autoridade de investigação SIPAER coloque especialistas à disposição para os exames necessários às diligências sobre o acidente aeronáutico com aeronave civil, mediante pedido da autoridade policial ou judicial, com a ressalva de que o pessoal disponibilizado não tenha participado da investigação do mesmo acidente.

Neste contexto, Távora e Alencar (2017, p. 79) advertem quanto à necessidade da busca pela verdade real no processo criminal:

O processo penal não se conforma com ilações fictícias ou afastadas da realidade. O magistrado pauta seu trabalho na reconstrução da verdade dos fatos, superando eventual desídia das partes na colheita de prova, como forma de examinar um provimento jurisdicional mais próximo possível do ideal de justiça.

Diante do exposto, conclui-se que, o que alguns enxergam como contradição entre as normas que tratam de investigação de acidentes aeronáuticos para fins de prevenção e as normas criminais é apenas um conflito aparente, pois, embora tratando do mesmo caso concreto, tendo a mesma base fática, elas disciplinam atividades com finalidades distintas e que seguem caminhos diferentes, sendo importante a adoção de medidas de harmonização que viabilizem os dois procedimentos, evitando prejuízos, tanto para a investigação policial, e para um possível processo judicial posterior, quanto para a investigação SIPAER.

CONCLUSÃO

Esta pesquisa apresentou, num primeiro momento, um breve resumo acerca da origem da aviação, destacando alguns dos principais acidentes aeronáuticos da história. Esses acidentes fizeram emergir a necessidade de um processo investigatório com regras específicas e rigorosas, onde está fundamentado o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER).

No segundo capítulo, expôs-se um panorama do SIPAER, seus conceitos, objetivos e princípios para, então, discorrer sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, suas recentes alterações e impugnações. Conclui-se que é indispensável a estruturação de um Código de Aeronáutica que esteja atualizado, preocupado essencialmente com a proteção das pessoas que utilizam os serviços de transporte aéreo no País.

No terceiro capítulo, tratou-se da investigação policial e seu cotejo com a investigação realizada pelo SIPAER, com objetivo de verificar a compatibilização entre os dois métodos investigatórios para saber se os procedimentos são semelhantes ou não e se podem ser eficazes para a solução do problema.

O que alguns enxergam como contradição entre as normas que tratam de investigação de acidentes aeronáuticos para fins de prevenção e as normas criminais é um conflito aparente, pois, embora tratando do mesmo caso concreto, tendo a mesma base fática, elas disciplinam atividades com finalidades distintas e que seguem caminhos diferentes, sendo importante a adoção de medidas de harmonização que viabilizem os dois procedimentos, evitando prejuízos, tanto para a investigação policial quanto para a investigação realizada pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos/SIPAER.

Assim, embora possa parecer para muitos que é injusto não utilizar judicialmente todas as informações levantadas nas investigações conduzidas conforme a Convenção de Chicago, tal percepção não se concretiza, uma vez que, em primeiro lugar, todas as informações fáticas estarão à disposição dos peritos criminais da mesma forma que estão à disposição do SIPAER. Em segundo lugar, toda a sociedade usufrui do benefício da separação entre a investigação policial e a do SIPAER, bem como da não utilização das conclusões dos relatórios finais em processos judiciais, na medida em que serão viabilizadas as investigações aptas a promover a prevenção e evitar novos acidentes. Por outro lado, o desenvolvimento de uma investigação criminal que permita a apuração de responsabilidades sem o risco de sua invalidação pela utilização de provas ilícitas minimiza a sensação de impunidade.

A presente pesquisa, ainda que incipiente, tentou esclarecer um tema que é de grande relevância e interesse de toda a comunidade, pois um acidente aéreo gera consequências para toda a sociedade. No âmbito acadêmico, buscou-se demonstrar a importância do estabelecimento de procedimentos específicos de investigação, dadas as peculiaridades do caso, que é o acidente aéreo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTON, Anete. **Uma metodologia para auxiliar no gerenciamento de riscos e na seleção de alternativas de investimentos em segurança**. 1996. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/76462/104023.pdf>>. Acesso em: 10 mar. 2018.

ALMEIDA, C. A.; FARIAS, J. L.; SANTOS, L. C. B.; SANTOS, F. F.; AZEVEDO, C. P. C.; MATHEUS, F. L.; SERRA, L. A. **Ocorrências Aeronáuticas: Panorama Estatístico da Aviação Brasileira - Aviação Civil 2006-2015**. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA). Brasília. 2016.

ARAÚJO JÚNIOR, Arizona D'Ávila Saporiti. A investigação SIPAER e a atuação do Poder Judiciário. **Conexão SIPAER**, Brasília, v. 4, n. 1, p. 51-60, 2012. Disponível em: <<http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/view/230/249>>. Acesso em: 10 abr. 2018.

BARROS, Henrique Lins de. **Santos Dumont e a Invenção do Avião**. Rio de Janeiro: CBPF, 2006.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 20 set. 2017.

_____. Código Brasileiro de Aeronáutica. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm>. Acesso em: 20 set. 2017.

_____. Código de Processo Penal. **Decreto lei nº 3.689, de 03 de outubro de 1941**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3689.htm>. Acesso em: 22 set. 2017.

_____. Código Penal. **Decreto-lei nº 2.848, de 07 de dezembro de 1940**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848.htm>. Acesso em: 22 mar. 2017.

_____. **Decreto nº 6.834, de 30 de abril de 2009.** Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão do Grupo-Direção e Assessoramento Superiores e das Funções Gratificadas do Comando da Aeronáutica, do Ministério da Defesa, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6834.htm>. Acesso em: 20 fev. 2018.

_____. **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/leis/L7565compilado.htm>. Acesso em: 20 set. 2017.

_____. **Decreto nº 69.565, de 19 de novembro de 1971.** Institui o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáutica, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-69565-19-novembro-1971-417852-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 20 fev. 2018.

_____. **Decreto nº 87.249, de 7 de junho de 1982.** Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e dá outras providências. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-87249-7-junho-1982-437102-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 20 fev. 2018.

_____. **Lei nº 12.970, de 8 de maio de 2014.** Altera o Capítulo VI do Título III e o art. 302 e revoga os arts. 89, 91 e 92 da Lei no 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, para dispor sobre as investigações do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER e o acesso aos destroços de aeronave; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12970.htm>. Acesso em: 20 set. 2017.

COMANDO DA AERONÁUTICA. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. **MCA 3-3:** Manual de Prevenção do SIPAER. Brasília: CENIPA, 2012. Disponível em: <<http://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/legislacao/mca-manual-do-comando-da-aeronautica?download=99:mca3-3>>. Acesso em 22 set. 2017.

_____. **MCA 3-6:** Manual de investigação do SIPAER. Brasília: CENIPA, 2011. Disponível em: <<http://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/legislacao/mca-manual-do-comando-da-aeronautica?download=100:mca3-6>>. Acesso em 22 set. 2017.

_____. **Missão do CENIPA.** Disponível em: <<http://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/component/content/article/5-missao-e-objetivo>>. Acesso em: 22 set. 2017.

_____. **NSCA 3-3**: Gestão da segurança de voo na aviação brasileira. Brasília: CENIPA, 2013. Disponível em: <<http://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/legislacao/nsca-norma-do-sistema-do-comando-da-aeronautica?download=103:nsca3-3>>. Acesso em 22 set. 2017.

_____. **NSCA 3-13**: Protocolos de investigação de ocorrências aeronáuticas da aviação civil conduzidas pelo Estado Brasileiro. Brasília: CENIPA, 2017. Disponível em: <<http://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/legislacao/nsca-norma-do-sistema-do-comando-da-aeronautica?download=112:nsca3-13>>. Acesso em 22 dez. 2017.

DANTAS, Flávia Tavares. A investigação de acidentes aeronáuticos e a apuração da responsabilidade penal. **Conexão SIPAER**. Brasília, v. 4, n. 1, p.33-40, set. 2012. Disponível em: <<http://conexaosipaer.cenipa.gov.br/index.php/sipaer/article/view/230/249>>. Acesso em: 10 abr. 2018.

EXPRESSO DA NOTÍCIA. Filhas de vítima de acidente da TAM têm direito de pedir indenização. **JusBrasil**, 2 dez. 2003. Disponível em: <<https://expresso-noticia.jusbrasil.com.br/noticias/136003/filhas-de-vitima-de-acidente-da-tam-tem-direito-de-pedir-indenizacao>>. Acesso em: 10 mar. 2018.

FRANCHINI, A. S.; SEGANFREDO, Carmen. As asas de Ícaro. In: **As 100 melhores histórias da mitologia**: deuses, heróis, monstros e guerras da tradição greco-romana. 9 ed. p. 53-56. Porto Alegre: L&PM, 2007. Disponível em: <<https://ia600806.us.archive.org/1/items/A.S.FranchiniAs100MelhoresHistoriasDaMitologia/A.%20S.%20Franchini%20-%20As%20100%20melhores%20historias%20da%20mitologia.pdf>>. Acesso em 10 nov. 2017.

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

_____. **Os Princípios Jurídicos do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER**. São José dos Campos: 6º Simpósio de Segurança de Voo (SSV 2013): 2013. Disponível em: <<http://ssv.ipev.cta.br/ssv-apresentacoes/2013/Artigos/SSV%202013%20S5A1%20-%20Os%20Princ%3%ADpios%20Jur%3%ADdicos%20do%20Sistema%20de%20Investiga%3%A7%3%A3o%20e%20Preven%3%A7%3%A3o%20de%20Acidentes%20Aeron%3%A1uticos.pdf>>. Acesso em: 22 set. 2017.

ICAO. **Convention on International Civil Aviation - Doc 7300**. 9. ed. 2006. Disponível em: <https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2017.

_____. **Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation - Aircraft accident and incident investigation**. 11. ed. 2016. Disponível em: <<https://www.kenyoninternational.com/clients/pdf/usefulinfo/ICAO%20Annex%2013%20Jul%202016%2011%20ed.pdf>>. Acesso em 10 nov.

JORNADA AERONÁUTICA 2017 - **Investigação de Acidentes** - Dr. Rubens Maleiner. AbrapacVideos. São Paulo, 25 de outubro de 2017. *Youtube*. Palestrante: Rubens José Maleiner. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=9cNGWBFBJEY>>. Acesso em: 12mar. 2018.

KLOTZEL, Ernesto. **Os caças a jato da Segunda Guerra Mundial**. 2016. Disponível em: <http://aeromagazine.uol.com.br/artigo/os-cacas-jato-da-segunda-guerra-mundial_2852.html>. Acesso em 10 nov. 2017

LIMA, Renato Brasileiro de. **Manual de processo penal**: volume único. 5 ed. Salvador: JusPodivm, 2017.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. **Petição interposta ao STF na ADI 5567**. Disponível em: <<http://www.mpf.mp.br/pgr/documentos/adi-5667.pdf>>. Acesso em 27 set. 2017.

MOUAWAD, Jad, Hélio; DREW, Chistopher. **Airline Industry at Its Safest Since the Dawn of the Jet Age**. New York Times. 12 fev. 2013. p. A1. Disponível em: <http://www.nytimes.com/2013/02/12/business/2012-was-the-safest-year-for-airlines-globally-since-1945.html?pagewanted=all&_r=1&>. Acesso em 10 nov. 2017.

PACELLI, Eugênio. **Curso de processo penal**. 21. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

SENADO FEDERAL. **Apresentação de informações ao STF na ADI 5567**. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=648928214>>. Acesso em 20 nov. 2017.

SILVA, Carlos Ari César Germano da. **O rastro da bruxa**: história da aviação comercial brasileira no século XX através de seus acidentes 1928 – 1996. 3. ed. ampl. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2014.

SUPERIOR TRIBUNAL MILITAR. **Como o juiz deve proceder no julgamento dos responsáveis por acidentes aéreos?** Brasília, 7 de dezembro de 2012. *Youtube*. Participantes: Julianna Naves, Arizona Saporiti. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=uUwea2v23qY>>. Acesso em: 12 fev. 2018.

_____. **O Processo Penal em acidente aeronáutico** Dr. Marcelo Honorato. Brasília, 25 de outubro de 2015. *Youtube*. Participante: Marcelo Honorato. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=SGgK_VXvbbM>. Acesso em: 14 abr. 2018.

TÁVORA, Nestor; ALENCAR, Rosmar Rodrigues. **Curso de direito processual penal**. 12. ed. rev. e atual. Salvador: Ed. JusPodivm, 2017.