

O PAPEL DO PODER JUDICIÁRIO NA SEGURANÇA DE VOO: ANÁLISE DE CASO CONCRETO DE USO DO RELATÓRIO SIPAER EM PROCESSO JUDICIAL

Marcos Antônio Garapa de Carvalho¹

Artigo submetido em: 17/07/2012

Aceito para publicação em: 03/09/2012



Fotografia © Ronaldo Bernardi/RBS

RESUMO: Este artigo tem por objetivo analisar o caso concreto de uso de Relatório Final emitido pelo CENIPA – acerca do acidente aeronáutico envolvendo o Boeing 737-400 da Transbrasil, ocorrido no aeroporto Salgado Filho em 27/02/2000 – em processo judicial. Os resultados mostram, sobretudo, que não se pode prescindir de vários dos elementos colhidos na investigação SIPAER como suporte para a decisão judicial, sob pena de se privar o Poder Judiciário de informações mais detalhadas sobre o sinistro aeronáutico. Entretanto, a fim de se preservar a natureza preventiva das ações do SIPAER, e suas características de inquérito de instrução livre e informal, deve-se limitar o uso das informações colhidas a tudo que diga respeito às situações de fato observáveis, sem incursionar por digressões sobre os fatores contribuintes.

¹ Juiz Federal Substituto da 5ª Vara - SE

PALAVRAS-CHAVE: Acidente aeronáutico. Relatório SIPAER. Processo judicial. Prevenção de acidentes.

1 INTRODUÇÃO

O processo judicial pressupõe a existência de um conflito de pretensões resistidas entre pelo menos duas partes, que reclama a intervenção do Poder Judiciário como autor imparcial e equidistante, de modo a se restabelecer a necessária pacificação social.

Estruturado de modo dialético, observando obrigatoriamente a marcha para adiante e buscando sempre uma solução final que restabeleça a higidez do tecido social lesionado, sua configuração lógica não pressupõe dúvidas, mas certezas, a fim de se poder chegar a um desfecho que conjugue o legal (aquilo admitido como razoável pela ordem social posta) e o justo (o que o ser humano médio espera da ordem natural das coisas), na medida do possível.

Assim, o processo judicial não tolera situações de perplexidade e em que não se consiga estabelecer a responsabilidade de cada um dos atores envolvidos em relação aos fatos postos sob a apreciação do juiz, em determinado evento.

Por outro lado, em razão do nível tecnológico dos meios utilizados, da magnitude dos valores envolvidos, econômicos, humanos e institucionais², de um modo geral, a operação de aeronaves é algo complexo, muito mais quando ocorre um sinistro qualquer envolvendo uma delas, seja pelos prejuízos causados diretamente aos envolvidos, seja pelo grande impacto psicológico que qualquer sinistro aéreo determina nas pessoas.

Num acidente aeronáutico³, o conjunto de fatores envolvidos – humanos, técnicos, materiais, climáticos, atmosféricos – é tão grande e

2 É notório que os custos de operação de qualquer aeronave são altíssimos, além do que a indústria aeroespacial emprega milhares de trabalhadores de modo direto e outros milhares de modo indireto, sem mencionar a importância estratégica da navegação aérea para o desenvolvimento econômico e a proteção das soberanias no mundo todo. Por essas razões, tal segmento econômico conta sempre, e em qualquer local do globo, com incentivos do Estado (cf. Relatório de Acompanhamento Setorial – Indústria Aeronáutica. Volume I. Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial. Março de 2008, p. 6. Disponível em: <www.abdi.com.br/Estudo/Aeronautico%20-%20março08.pdf>. Acesso em: 25 maio 2012).

3 Aqui se está a utilizar o conceito previsto na NSCA 3-1/2008 (Portaria EMAER n.º 73/CEN, de 31 de outubro de 2008, e Portaria EMAER n.º 16/CEN, de 17 de março de 2009).

tamanha são as possibilidades de interação entre eles, que uma simples perícia a cargo de dois peritos juramentados (como exige, por exemplo, o Código de Processo Penal) não será suficiente para se determinar suas causas.

Por isso que, na maioria das vezes, o Judiciário lança mão do relatório produzido pelos investigadores do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER, mais conhecido como “relatório SIPAER”, como elemento de prova para solução das controvérsias envolvendo tal tipo de sinistro.

O problema é que, apesar de minucioso e exaustivo, o relatório SIPAER⁴ tem objetivo diverso daquele que teria, por exemplo, uma ação cautelar de produção antecipada de provas, em que se produzisse uma série de laudos técnicos sobre as condições da ocorrência; ou um inquérito policial para determinar a responsabilização criminal de quem quer que seja.

O REL-SIPAER visa ao futuro, à melhoria das condições de operação de aeronaves e à eliminação máxima possível dos fatores contribuintes de ocorrências da mesma espécie, sem preocupação com responsabilização de quem quer que seja⁵; enquanto qualquer meio de prova judicial ou extrajudicial visa ao passado, à reconstituição dos fatos, de modo a imputar a alguém a responsabilidade pelo evento. Em um, o foco é prevenir; no outro, punir. Um trabalha com probabilidades e especulações, enquanto o outro com certezas, ainda que relativas.

Assim, não se pode simplesmente utilizar todas as conclusões do REL-SIPAER como premissas inegáveis no âmbito de uma demanda judicial, sob pena de se elevar mero fator contribuinte (elemento incidental que pode ter tido alguma participação no sinistro) à condição de causa eficiente de um evento às vezes catastrófico, com riscos mesmo à regressão ao infinito em matéria de nexos causal, o que é rechaçado pelo ordenamento jurídico.

Também não se pode descartá-lo, pois em razão do apuro técnico utilizado em sua confecção e na relativa imparcialidade dos

4 Doravante denominado apenas REL-SIPAER.

5 Anexo XIII da Convenção de Chicago (Convenção sobre Aviação Civil Internacional, Decreto n.º 21.713, de 27 de agosto de 1946).

investigadores, alguns dos seus levantamentos⁶ são imprescindíveis para a solução de controvérsias que, não fosse o REL-SIPAER, talvez não tivessem uma solução justa.

Neste artigo, procurar-se-á analisar justamente um acidente aeronáutico em que o REL-SIPAER foi utilizado pelo Judiciário como elemento informativo do processo, que culminou com a solução aparentemente justa para a questão.

2 O ACIDENTE E SUA ANÁLISE PELO JUDICIÁRIO

O caso aqui analisado ocorreu em 27/02/2000 e foi objeto de uma ação civil proposta por um dos pilotos contra a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – INFRAERO, visando à sua indenização por danos materiais (pagamento de pensão vitalícia) e danos morais sofridos em razão do acidente.

Em resumo, uma aeronave Boeing 737-400 da Transbrasil Linhas Aéreas decolou do Aeroporto Internacional de Guarulhos, em São Paulo, com destino a Porto Alegre, sendo que o voo transcorreu normalmente até a aterrissagem no Aeroporto Salgado Filho.

Apesar de não ter havido nenhuma falha da máquina ou da equipe de voo⁷, o avião não conseguiu parar na pista do aeródromo, ultrapassou os limites de pouso e colidiu com uma vala.

No acidente, a aeronave sofreu danos graves, três passageiros sofreram lesões leves, os demais ficaram ilesos; e o piloto passou a fazer tratamento psiquiátrico após o fato e, tempos depois, foi aposentado por invalidez em razão do trauma, pois foi considerado incapacitado definitivamente para pilotar aeronaves.

Na ação judicial que tramitou na Seção Judiciária do Rio de Janeiro (processo n.º 2001.51.01.023015-6), a INFRAERO foi condenada a pagar pensão vitalícia ao piloto aposentado, no montante mensal de R\$ 6.000,00 (seis mil reais), além de uma indenização por dano moral no valor de R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais); condenação confirmada

6 Especialmente os laudos e as conclusões técnicas, além dos elementos de fato apurados durante a investigação.

7 Conclusões do REL-SIPAER.

em 2ª instância (Apelação Cível – AC n.º 417289/RJ – processo n.º 0023015-92.2001.4.02.5101).

Segundo se depreende da análise do voto vencedor dos recursos no âmbito do Tribunal Regional Federal - TRF da 2ª Região, tanto a condenação de primeiro grau como a do segundo basearam-se, principalmente, nos aspectos técnicos do REL-SIPAER e nos dados dos gravadores da aeronave, especialmente do FDR (*Flight Data Recorder*); concluindo que as causas eficientes do acidente aeronáutico foram a transmissão errônea ao piloto das informações das condições meteorológicas da pista de pouso pelo controle aéreo do aeródromo, em razão da inexistência de Estação Meteorológica de Superfície (EMS) na área da pista do Aeroporto Salgado Filho, que havia sido desativada cerca de dois meses antes; e a deficiência de atrito da parte final desta última, provocada por emborrachamento.

A discrepância entre a informação da velocidade e direção dos ventos transmitida pela torre de controle (distante cerca de três quilômetros do local do pouso) fez com que a tripulação fosse surpreendida por rajadas e “tesoura de vento” (*windshear*) de velocidades acima das suportadas pela aeronave, em ambiente de chuva e em que a pista apresentava área emborrachada.

Os ventos fizeram com que o avião flutuasse sobre a pista sem tocá-la, num trecho de aproximadamente mil metros, percorresse a distância de um mil e quatrocentos metros após o toque no solo e, por isso, ultrapassasse os limites da aterrissagem e só parasse ao colidir com uma vala, em razão, também, das deficiências do atrito da pista, provocada pelo fenômeno do seu emborrachamento.

No voto, faz-se uma análise dos dados técnicos levantados no REL-SIPAER, desde as condições pessoais de saúde e repouso dos pilotos; a conversação deles no ambiente da cabine acerca das condições do tempo na chegada a Porto Alegre, inclusive sobre a possibilidade de encontrarem “tesoura de vento”; passando pela adequação do procedimento de descida e dos ajustes da aeronave de acordo com os dados passados pela torre de controle.

Prosseguindo na análise do REL-SIPAER, o TRF da 2ª Região verificou que a velocidade do vento suportada pela aeronave no

momento do pouso (42 kt) era em muito superior àquela informada pela torre de controle (20 a 30 kt) e mesmo acima do suportado pelo avião (33 kt de limite operacional).

Assim, devido ao inesperado “vento de cauda”, a aeronave não tocou efetivamente o solo por aproximadamente 1.000 m (um mil metros) e, ao tocar, o trecho da pista em que se deu o toque apresentava aéreas em que o coeficiente de atrito estava no limite do recomendado ou abaixo dele ($0,50\mu$); fato que foi reforçado pelas conclusões do laudo técnico da perícia realizada nos pneus do avião pelo fabricante e pela perícia executada na pista 8 (oito) dias depois do acidente, que concluiu pela existência de áreas emborrachadas, tanto que a INFRAERO iniciou trabalhos de desemborrachamento um mês após o sinistro, a fim de aumentar o atrito.

O TRF da 2ª Região afastou as alegações da INFRAERO - que pretendia evitar o dever de indenizar o piloto, alegando que o acidente decorreu do excesso de confiança da tripulação e da não obrigatoriedade do EMS - reconhecendo não ter havido excesso de confiança da equipe de voo, mas decisão técnica (pilotagem) de acordo com as informações – erradas – passadas pela torre de controle; e que, apesar de não-obrigatório, o EMS era indispensável à segurança da operação daquele aeródromo, tanto que o REL-SIPAER teria determinado⁸ o imediato alerta a todos os aeronavegantes acerca da “ausência de informações meteorológicas de superfície em aeródromos que dispunham desse mecanismo”.

Concluiu, pois, o TRF da 2ª Região que a INFRAERO foi responsável por omissão em relação à manutenção do funcionamento do EMS ou de aparelhagem redundante, que pudesse fornecer os dados meteorológicos do aeródromo aos pilotos, bem como em relação às deficiências de atrito da parte final da pista do Aeroporto Salgado Filho.

3 EMPREGO DO REL-SIPAER COMO SUPORTE DA DECISÃO JUDICIAL

Na ação indenizatória acima analisada, pode-se dizer que houve emprego adequado e inadequado, ao mesmo tempo, do REL-SIPAER.

⁸ Aqui vê-se uso inadequado de recomendação como se ordem fosse.

Por adequado podemos dizer todas aquelas conclusões e raciocínios fundados nos fatos apurados no âmbito da investigação e noticiados no relatório, ainda que impregnados, alguns, das análises subjetivas dos investigadores, especialmente: a) as condições operacionais da aeronave; b) as condições de saúde, de carga de trabalho e capacitação técnica dos pilotos (habilitação para aquele tipo de avião); c) as condições de fato em que se deram os procedimentos de aproximação e descida da aeronave, especialmente a observância dos parâmetros normatizados para a situação em que a tripulação pensava estar; d) a não ocorrência de falhas na máquina em qualquer instante do pouso; e) à interferência dos fatores clima (“vento de cauda”) e pista (“emborrachada”) no sinistro.

Efetivamente, talvez nenhuma perícia judicialmente determinada no âmbito daquele processo civil pudesse descer a detalhes tão minuciosos como aqueles apontados no REL-SIPAER acerca daquele voo e daquela aterrissagem, pois só seria possível reconstruir aquela ocorrência, talvez, por meio de uma perícia complexa que envolvesse técnicos das áreas de engenharia civil, engenharia aeroespacial, meteorologia, especialistas em navegação aérea etc.; empreitada quase que impossível, seja pelos custos seja pela impossibilidade material de se ter acesso aos dados brutos, conforme colhidos logo após o sinistro ou pouco tempo depois.

Por outro lado, parece ter havido emprego inadequado do REL-SIPAER principalmente em relação à abordagem de algumas de suas premissas e das suas recomendações.

Ao enfrentar a questão do excesso de confiança dos pilotos na aterrissagem, o REL-SIPAER não parece ter tratado de tal ponto como se uma premissa verdadeira fosse, mas como um possível fator contribuinte para a ocorrência do sinistro do modo que ocorreu, já que não se pode deixar de lembrar que outras aeronaves do mesmo porte devem ter decolado e aterrissado naquele aeródromo no mesmo dia e talvez nas mesmas condições de tempo, sem que qualquer incidente tivesse ocorrido. E, numa investigação de acidentes visando a prevenir para que outros não venham a ocorrer, qualquer fator contribuinte, por mais irrelevante que possa parecer, deve ser levado em conta, a fim de servir de alerta para os demais operadores de aeronaves.

Assim, o investigador do REL-SIPAER deve ter ponderado⁹ tal conclusão em razão do que ouviu nos diálogos da cabine de comando, conjugado com o número de horas de voo dos pilotos a bordo da aeronave e da observação do que ordinariamente acontece no meio aeronáutico.

Talvez se o juiz da causa tivesse requisitado à INFRAERO o número de pousos e decolagens de aviões do mesmo porte, bem como as configurações de cada um dos voos, naquele dia no mesmo aeródromo, e fizesse uma comparação entre tais elementos de fato, fosse possível concluir pela existência de alguma culpa concorrente da tripulação, que, pela experiência, deveria ter adotado outra postura no procedimento de descida; o que poderia ter mitigado a responsabilidade da empresa pública, sem excluí-la.

Outro ponto abordado de modo inadequado, pelo menos do ponto de vista da Convenção de Chicago, vem a ser a leitura das recomendações do REL-SIPAER como se determinações fossem, quando na verdade elas somente passam a ter esta força vinculante em relação ao pessoal da Força Aérea Brasileira – FAB, já que o CENIPA – Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos é unidade integrante daquela Força Armada. Em relação aos demais elos SIPAER, continuam a ser recomendações de segurança, até que a ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil edite norma tornando alguma delas cogente.

Ainda que aquelas recomendações pudessem servir como indícios de que algo haveria de ser alterado nas rotinas das empresas aéreas, da empresa pública e do sistema de controle aéreo, não há como delas inferir que aquele sinistro ocorreu do modo como se deu por conta única e exclusivamente dos fatores contribuintes listados no REL-SIPAER.

4 CONCLUSÃO

Assim, na breve análise do caso concreto acima exposto, vê-se como não se pode prescindir de vários dos elementos colhidos no REL-SIPAER como suportes para a decisão judicial, sob pena de se

⁹ Aqui se faz ilação sobre este ponto, pois não se teve acesso ao inteiro teor do relatório.

privar o Poder Judiciário das informações mais detalhadas possíveis sobre determinado sinistro aeronáutico, em razão não só do nível de especialização técnica, mas, sobretudo, pelos elevados custos de uma perícia judicial de porte equivalente, o que muitas vezes inviabilizaria a defesa do direito da parte em juízo.

A fim de se preservar a natureza preventiva das ações do REL-SIPAER e suas características de inquérito de instrução livre e informal, que conta com a colaboração espontânea dos diversos atores envolvidos na operação de aeronaves, deve-se limitar o uso das informações colhidas em seu âmbito a tudo que diga respeito às situações de fato observáveis, sem incursionar por digressões sobre os fatores contribuintes. Tanto mais que uma tal análise do que determinou a ocorrência de tal ou qual fato é do juiz, no âmbito do processo judicial, e não dos peritos. E aquele deve lançar mão justamente do que importa para dar solução justa ao caso que lhe é submetido: as informações de fato trazidas aos autos pelas partes, sejam elas oriundas de onde forem, desde que obtidas por meio lícito.

Dessa forma, preservar-se-á ao mesmo tempo o escopo do REL-SIPAER - prevenir acidentes aéreos - e o da jurisdição - pacificar controvérsias sociais no menor tempo possível, da melhor maneira possível e ao menor custo possível.

THE ROLE OF THE JUDICIARY IN FLIGHT SAFETY: CASE STUDY OF A SIPAER REPORT USE IN A LAWSUIT

ABSTRACT: This article aims at analyzing the case of use of the CENIPA-issued Final Report of the accident involving the Transbrasil Boeing 737-400 aircraft at the Salgado Filho Airport on 27/Feb/2000 - in a lawsuit. The results show, primarily, that one can not do without many of the elements collected in the SIPAER investigation as a support for the court, if one does not want to deprive the judiciary of more detailed information on the aeronautical accident. However, in order to preserve the preventative nature of the SIPAER actions, as well as the characteristics of a free and informal investigation, it is necessary to limit the use of the information collected to what relates to observable-fact situations, without going into digressions on the contributing factors.

KEYWORDS: Aeronautical accident. SIPAER report. Lawsuit. Accident prevention.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASILEIRA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL. **Relatório de Acompanhamento Setorial – Indústria Aeronáutica**. Volume I. Março de 2008. Disponível em: <www.abdi.com.br/Estudo/Aeronautico%20-%20março08.pdf>. Acesso em: 25 maio 2012.

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

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 23 dez. 1986.

BRASIL. Portaria EMAER nº 73/CEN, de 31 de outubro de 2008. Aprova a reedição da NSCA 3-1, que dispõe sobre Conceituações de Vocábulos, Expressões e Símbolos de Uso no SIPAER.

BRASIL. Portaria EMAER nº 16/CEN, de 17 de março de 2009. Aprova a modificação da NSCA 3-1, que dispõe sobre Conceituações de Vocábulos, Expressões e Símbolos de Uso no SIPAER. I

HONORATO, Marcelo (Org.). **O papel do Poder Judiciário na segurança de voo**. In: CURSO O papel do Poder Judiciário na segurança de voo, 2012, Recife: Escola da Magistratura Federal da 5ª Região – ESMAFE5 . 1 CD.