

## A INVESTIGAÇÃO SIPAER E A ATUAÇÃO DO PODER JUDICIÁRIO

Arizona D'Ávila Saporiti Araújo Júnior<sup>1</sup>

Artigo submetido em: 17/07/2012

Aceito para publicação em: 03/09/2012



Fotografia © Adriano Lima/Foto Arena/Agência Estado

**RESUMO:** Tem-se mostrado recorrente entre os operadores da aviação a preocupação com o uso de informações colhidas durante a investigação SIPAER para fins criminais, cíveis e até mesmo trabalhistas. Em essência, tal preocupação consiste em não produzir prova contra si mesmo. Noutro giro, os operadores do Direito veem-se, por dever dos seus ofícios, obrigados a colher o máximo de informações (provas) para dar a cada caso concreto uma solução jurídica adequada. Este trabalho discorre acerca dessa complexa dinâmica social em que se encontra a prevenção de novos acidentes aeronáuticos. O resultado final mostra que a conjugação lógica dos

<sup>1</sup> Juiz Auditor Militar da Justiça Militar da União (JMU)

diferentes dispositivos legais que incidem sobre o fato permite uma solução adequada, viabilizando a investigação e a prevenção de acidentes aeronáuticos e, ao mesmo tempo, assegurando ao Estado a apuração criminal das causas do sinistro com vistas a responsabilizar quem de direito, se for o caso.

**PALAVRAS-CHAVE:** Investigação SIPAER. Apuração criminal. Poder Judiciário.

Nos dias 25 a 27 de abril de 2012, teve lugar o Seminário denominado “O papel do Poder Judiciário na segurança de voo”. Referido evento foi realizado pela Escola da Magistratura Federal da 5ª Região – ESMAFE, em Recife-PE, com apoio dos seguintes órgãos: Segundo Comando Aéreo Regional (II COMAR), Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) e Segundo Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA II). Esses últimos integram o Sistema de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER).

Como parte daqueles trabalhos, passa-se ao exame de um caso concreto bastante recente. O *thema* abordado diz respeito fundamentalmente ao seguinte assunto daquele seminário: “A investigação SIPAER e a atuação do Poder Judiciário”. Não obstante, tangencia outro assunto, a saber: “O Direito Penal no acidente aeronáutico”.

É de conhecimento geral que um sinistro na aviação traz graves consequências; a maior delas, mortes. A perda de vidas e de patrimônio de grande valor deságuam naturalmente em várias questões. O setor público, enquanto responsável geral pela atividade aeronáutica, procura descobrir a causa do sinistro para evitar que ele se repita. Enquanto responsável pela ordem jurídica (penal, cível e trabalhista), busca definir se há responsabilidades a serem imputadas e, na hipótese afirmativa, a quem (pessoa física e/ou jurídica). Por seu turno, os particulares atingidos procuram ressarcimento dos danos materiais e morais sofridos (vítimas, parentes das vítimas, companhias seguradoras em segundo momento, etc.).

Fácil ver, portanto, que os múltiplos interesses em marcha podem

se tornar conflitantes em dado momento. E é isso que via de regra ocorre nos acidentes aeronáuticos de porte significativo.

Cabe ao Estado mediar tal conflito. Não se fala aqui apenas na demanda judicial, no processo. Isso porque tais conflitos podem surgir já na investigação criminal, sendo comum que ocorram. E é o Poder Judiciário quem tem a missão constitucional de decidir tais casos.

Tem-se mostrado recorrente entre os operadores da aviação a preocupação com o uso de informações colhidas durante a investigação SIPAER para fins criminais, cíveis e até mesmo trabalhistas. Em essência, tal preocupação consiste em não produzir prova contra si mesmo.

Noutro giro, os operadores do Direito – policiais, advogados, promotores e juízes – veem-se, por dever dos seus ofícios, obrigados a colher o máximo de informações (provas) para dar a cada caso concreto uma solução jurídica adequada.

No meio dessa complexa dinâmica social é que se encontra a prevenção de novos acidentes aeronáuticos. De um lado, tal atividade carece das preciosas informações que certos operadores possuem sobre o fato. De outro, estes têm o dever legal de subsidiar com informações os diversos entes públicos envolvidos com tal assunto.

Em verdade, é apenas aparente o antagonismo entre aquelas, todas de fundamental importância para a coletividade. A solução para esse “enigma da esfinge” está na hermenêutica jurídica. Em outras palavras, deve-se interpretar de modo lógico e sistemático o conjunto de normas legais que compõem o ordenamento jurídico brasileiro.

A partir da premissa acima é que se chegou à solução a seguir exposta, aplicada, como dito antes, a recente caso concreto. Trata-se da queda de uma aeronave militar, no ano de 2011, no Estado do Rio Grande do Norte. O piloto faleceu no pesaroso episódio.

Vistos e examinados (...)

Foram juntados, dentre outros, os seguintes documentos:

- a) comunicação de acidente (fl. 5);
- b) termo de coleta de material genético (fl. 6);
- c) exame de vínculo genético de filiação (fls. 40/43);
- d) fotografias (fls. 45/46);

- e) certidão de óbito (fls. 47 e 74);
- f) registro de inspeções e manutenção (fls. 49/50);
- g) gravação de comunicações orais (fls. 52/61);
- h) ofício nº 75/AJU/5239 – CENIPA (fls. 77/78); e
- i) CD, contendo registro de dados da “caixa-preta” (fl. 91);

Findas as investigações, o Sr. Encarregado do IPM não detectou nenhum fator contribuinte para o acidente, concluindo pela inexistência de dolo ou culpa (fls. 63/64). O Sr. Comandante (...) concluiu que os fatos apurados não configuram crime militar (fl. 66).

Para melhor apurar o fato, o Exm<sup>o</sup> Sr. Dr. Procurador Militar requer a remessa do laudo de perícia técnica realizada no equipamento de gravação dos dados (caixa preta) daquela aeronave militar (fls. 72/72v e 80).

Esses os fatos.

Os eventos sinalizados nesses autos redundaram no falecimento do ... (nome do piloto) e poderão ser mais bem esclarecidos com a reconstituição dos momentos finais da queda da aeronave militar, caso os dados de voo contidos no equipamento de gravação (caixa-preta) possam ser recuperados.

É trazida à colação neste átimo, pela pertinência *in casu*, escorreita decisão da MM. Juíza Federal Substituta da 13<sup>a</sup> Vara Federal desta capital, Dr<sup>a</sup> Flávia Tavares Dantas em situação semelhante, relativa a acidente recente com aeronave civil nesta capital:

‘Nesse contexto, não há dúvidas quanto à necessidade e conveniência de ter a autoridade policial presidente do inquérito acesso às informações e provas técnicas produzidas pela autoridade aeronáutica, capazes de elucidar as circunstâncias em que ocorrido o fato e subsidiar as provas técnicas a serem produzidas pela própria Polícia Federal.

É que a Autoridade Aeronáutica, a teor do art. 89 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei Federal n. 7.656, de 26 de dezembro de 1986), em

interpretação a *contrario sensu*, detém prioridade de acesso aos destroços de aeronave acidentada, norma essa especial em relação ao CPP.

Desse modo, todas as pesquisas e análises de materiais irão ocorrer, primeiramente, sob o escopo do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (arts. 86 a 93 do CBA). Por outro lado, tal prioridade não pode, por outra vertente, inviabilizar a atuação dos órgãos policiais e jurisdicionais, na determinação da responsabilidade civil e penal.

Porém, há que se realizar elementar diferenciação das informações ora requeridas, sob pena de se violar a Convenção de Chicago de 1944 (especialmente seu Anexo 13), diploma do qual a República Federativa do Brasil é signatária (Decreto n. 21.713, de 27.08.1946) e ainda trazer ao inquérito policial informações técnicas imprestáveis à persecução penal.

É que, ao lado dos destroços e de suas específicas análises técnicas, como laudos de engenharia de falhas de determinadas partes da aeronave acidentada e transcrição de dados e comunicações, informações essas fáticas, também são produzidas, pelo CENIPA, análises específicas, relacionadas à atividade de prevenção de acidentes aeronáuticos.

Essa atividade, segundo estabelece o item 3 do Anexo 13 da Convenção de Chicago, possui como objetivo único a prevenção de acidentes aeronáuticos, não sendo propósito de tal investigação imputar culpa ou responsabilidade. Portanto, a incorporação de informações deste quilate ao inquérito policial contraria diploma internacional ao qual o Brasil é vinculado.

Paralelamente à inviabilidade objetiva acima referida, há que se considerar que a investigação realizada pelo CENIPA, segundo a Norma de Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA) 3-8/2008 (Item 4.1, fl. 30)<sup>2</sup>, busca fatores contribuintes ao acidente e não suas causas, levando em consideração hipóteses e conjecturas probabilísticas, de forma a evitar novas ocorrências.

2 Disponível em: <<http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/index.php/legisla%C3%A7%C3%A3o/category/1-nsca-norma-do-sistema-do-comando-da-aeronautica->>. Acesso em: 20 jun.2012.

Ou seja, a investigação do CENIPA, fruto de análise de laudos de engenharia, transcrições de comunicações e de dados de voo, detém elementos lógicos diferentes do processo penal, cenário que poderá levar o julgador a conclusões errôneas.

Portanto, além da incompatibilidade objetiva, fruto de restrição de norma internacional, a investigação do CENIPA também detém forte incompatibilidade subjetiva, pois não procura dolo e culpa, e também incompatibilidade lógica, pois não pesquisa causas, mas meros fatores contribuintes, ainda que sejam simples hipóteses.

Ainda há que se registrar a realização de entrevistas com diversos profissionais (NSCA 3-6, nota 1, fl. 33), pelos investigadores do CENIPA, oportunidade em que diversas declarações são coletadas, sob a condição de não utilização para fins judiciais. Nesse sentido, obedecendo ao postulado do “*nemo tenetur se detegere*”, tais entrevistas também devem ser mantidas exclusivamente para emprego da investigação do CENIPA, sendo que eventuais provas testemunhais necessárias devem ser produzidas seguindo as regras da lei adjetiva penal.

Nesse sentido, há que se restringir a incorporação de relatórios produzidos pelo Sistema de Investigação de Acidentes Aeronáuticos, derivados de análises de laudos de engenharia, transcrições de comunicações e de dados de vôo, assim como entrevistas prestadas por quaisquer pessoas, sob a condição de não emprego para fins judiciais, obedecendo ao princípio da ‘não autoincriminação’.

Deve ser acolhido, porém, o pedido formulado, no sentido de determinar-se ao CENIPA que seja dado à Polícia Federal acesso às provas técnicas de engenharia e aos dados fáticos colhidos no âmbito da investigação da queda da aeronave LET 410, da empresa NOAR Linhas Aéreas, que fazia o vôo 4896, aí se incluindo os arquivos degravados, FDR e CVR (gravação de dados e de comunicação interna), análises de engenharia e laudos técnicos de falhas.

Outrossim, existindo nos autos notícia de que ainda se encontram pendentes diligências relativas aos materiais resgatados, inclusive os exames nos motores,

entendo oportuno, igualmente, determinar, por ora, a manutenção dos destroços da aeronave LET 410 sob custódia e depósito da autoridade aeronáutica, consoante determina o art. 89 do CBA, que deverá informar a este juízo quando da conclusão de todas as diligências e perícias a seu cargo.

Destarte,

DEFIRO em termos o pleito ministerial.

Requisite-se ao CENIPA que envie a este Juízo, no prazo de 10 (dez) dias, o laudo da perícia técnica realizada no equipamento de gravação dos dados (caixa preta) daquela aeronave militar. Tal documento poderá abranger as provas técnicas produzidas e os dados fáticos colhidos no âmbito da investigação das causas da queda da aeronave, incluindo arquivos degravados, FDR (gravação de dados), análises de material e laudos complementares, exceto os relatórios SIPAER e entrevistas coletadas pela Autoridade Aeronáutica sob condição de não emprego em ações judiciais<sup>3</sup>.

Na hipótese do referido laudo ainda não estar concluído, deverá ser informado incontinenti o prazo previsto para sua conclusão.

Aguarde-se até (...).'

Da decisão retro não houve recurso.

Como se vê, a conjugação lógica dos diferentes dispositivos legais que incidem sobre o fato permite uma solução adequada. E isso implica sempre tomar por norte nossa Constituição Federal.

Por um lado é viabilizada a investigação e a prevenção de acidentes aeronáuticos, assegurando o sigilo de informações prestadas com tal caráter. Seja porque o Brasil é signatário de acordo internacional nesse sentido, seja porque repugna à legalidade do Estado de Direito um agente do Poder Público assegurar ao cidadão o sigilo de uma informação e outro, em seguida, afastar aquele sigilo em nome do mesmo Poder Público.

Por outro lado, a investigação SIPAER não impede o Estado e os particulares lesados, nem poderia fazê-lo, de apurar criminalmente as causas do sinistro para responsabilizar quem de direito, se for o caso.

<sup>3</sup> Destaque não existente no original.

É importante ressaltar que do ponto de vista penal somente é considerada criminosa a culpa derivada de negligência, imperícia ou imprudência. O erro puro e simples, divorciado dessas três espécies, inerente ao risco típico da atividade aérea e à falível condição humana, pode acarretar no máximo responsabilidade civil ou trabalhista, não criminal. Contudo, a investigação deste último erro também deve realizada em procedimento específico, o qual não pode recorrer aos dados protegidos da investigação SIPAER.

É certo que sob a maioria dos aspectos não há diferença entre acidente com aeronave civil e militar. Por essa razão também não existe grande diferença quanto à prevenção e apuração dos respectivos fatos – excetuam-se equipamentos sensíveis, documentos sigilosos, etc. Daí porque, em regra, o tratamento dispensado a ambos deve ser similar.

Logo, repita-se que “além da incompatibilidade objetiva, fruto de restrição de norma internacional, a investigação do CENIPA também detém forte incompatibilidade subjetiva, pois não procura dolo e culpa, e também incompatibilidade lógica, pois não pesquisa causas, mas meros fatores contribuintes, ainda que sejam simples hipóteses.”

Ao operador da aviação cabe cooperar com seus colegas, com sua instituição/empresa e com o Poder Público para preservar e ampliar a segurança de tal atividade. E isso implica, dentre outras condutas relevantes, colaborar de forma voluntária e irrestrita com a investigação SIPAER.

Ao órgão que realiza a investigação SIPAER cabe buscar todas as informações que preservem vidas, evitando novo acidente. No seu mister, deve fornecer às autoridades policiais, sem embaraço, todas as informações cuja divulgação não implique violação do sigilo legal. Quanto a essas últimas, somente poderá fornecê-las por determinação judicial.

Por fim, ao operador do Direito, cabe apurar os fatos nos limites da lei. Deve perseguir o esclarecimento do fato sem permitir, para isso, que se violem normas nacionais ou internacionais às



quais o Brasil aderiu. Em especial, sem permitir que seja sequer arranhado, muito menos afastado, o direito constitucional à não autoincriminação.

Todas essas obrigações não são apenas funcionais. São também obrigações de cunho moral, em prol do bem-comum.

Cada qual, pois, cumpra o seu papel.

### **SIPAER INVESTIGATION AND THE JUDICIARY PRACTICE**

**ABSTRACT:** Aviation operators' concern about the use of information gathered during SIPAER investigations for criminal, civil, and even labor-related purposes has been shown to be recurrent. In essence, the concern has to do with not producing proof against oneself. On the other hand, Law operators - police, lawyers, prosecutors and judges – see themselves, on account of their duties, forced to gather as much information (evidence) as possible to give each case an appropriate legal solution. This paper discusses this complex social dynamics that involves the prevention of aircraft accidents' recurrence. The final result shows that the logical combination of different legal mechanisms focusing on the fact allows for an appropriate solution, fostering both investigation and prevention of aircraft accidents, while ensuring the State the determination of criminal responsibility regarding the causes of the accident in order to determine liabilities, if any.

**KEYWORDS:** SIPAER investigation. Criminal responsibility. Judiciary.

### **REFERÊNCIAS**

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. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. **NSCA 3-6: Investigação de Acidente Aeronáutico, Incidente Aeronáutico e Ocorrência de Solo**. Brasília: CENIPA, 2008.

Disponível em: <<http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/index.php/legislacao/category/1-nsca-norma-do-sistema-do-comando-da-aeronautica->>. Acesso em: 10 jun. 2012. BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.

BRASIL. Justiça Federal de Pernambuco. Matéria Criminal. **IP 0010878-51.2011.4.05.8300**, Juíza Federal Flávia Tavares Dantas, PE, 09 de setembro de 2011.