

O PODER JUDICIÁRIO E A SEGURANÇA DE VOO NO BRASIL: BREVE ESTUDO DE CASOS CONCRETOS RECENTES - ABORDAGEM EM NÍVEL DE PRIMEIRO GRAU DE JURISDIÇÃO

João Bosco Medeiros de Sousa¹

Artigo submetido em: 17/07/2012

Aceito para publicação em: 03/09/2012



Fotografia © Corpo de Bombeiros de SINOP/MT

RESUMO: Este artigo analisa o papel do Poder Judiciário frente à chamada segurança de voo. Aspecto importantíssimo do cotidiano por afetar não apenas interesses do Estado, mas também direitos fundamentais dos cidadãos, usuários ou não, da navegação aérea, a segurança de voo está a merecer cada dia mais a atenção da magistratura em sua missão de dizer o Direito aplicável aos casos concretos que lhe cheguem a julgamento.

¹ Juiz Federal da 1ª Vara - PB

PALAVRAS-CHAVE: Direito. Poder Judiciário. Primeira instância. Segurança de voo. Tráfego aéreo.

1 INTRODUÇÃO

A história tem muito bem registradas as dificuldades enfrentadas pelo Brasil, ao longo das décadas, para consolidar-se como unidade política, econômica e administrativa. Certamente, as dimensões continentais do país são a causa primordial das dificuldades para uma integração nacional digna dessa definição. 8.514.876 quilômetros quadrados de extensão², 16.886 quilômetros de fronteiras terrestres com países vizinhos, 7.367 quilômetros de litoral atlântico, além de uma área agregada a que comumente se denomina de Amazônia Azul³ dão a exata noção de como é difícil essa integração nacional.

Vencidos obstáculos de naturezas diversas, a começar pelas longas distâncias, o século XXI encontrou um país satisfatoriamente integrado dos pontos de vista político, econômico e administrativo, porém é importante não esquecer que até a metade do século passado o Brasil era, na prática, pela dimensão do seu território, e pela má distribuição de população proporcionalmente pequena, uma espécie de “arquipélago”, cujas ilhas seriam, metaforicamente falando, cada um dos Estados, dado que estes eram praticamente isolados uns dos outros, com uma ou outra exceção, como por exemplo Paraíba e Pernambuco, em virtude da pequena distância entre as suas capitais, respectivamente, João Pessoa e Recife.

Uma das ferramentas significativas para incrementar a integração nacional foi sem dúvida a aviação, a militar com o célebre Correio

2 O Brasil não se limita fisicamente apenas com o Chile e o Equador.

3 **Amazônia Azul**, terminologia largamente utilizada pela Marinha do Brasil, pode ser ligeiramente explicada nos seguintes termos: é a parte do Oceano Atlântico correspondente ao litoral brasileiro, cobrindo as áreas da Zona Econômica Exclusiva mais a da plataforma continental que a excede. Somadas, essas áreas perfazem mais de 4,5 milhões de quilômetros quadrados, ou seja, quase a metade da extensão territorial terrestre brasileira. A importância da chamada Amazônia Azul pode ser medida pela grande quantidade de riquezas naturais que encerra, a exemplo do petróleo da camada pré-sal. Falando juridicamente, é possível dizer que corresponde às chamadas Águas jurisdicionais brasileiras, também conhecidas sob a sigla AJB.

Aéreo Nacional⁴, e a civil com a implantação de linhas aéreas para transporte de pessoas e mercadorias.

Por força do ordenamento jurídico vigente, a aviação no Brasil pode ser dividida, quanto aos fins, em aviação militar, a cargo exclusivamente das três Forças Armadas⁵, e aviação civil, que por sua vez se desdobra em pública ou privada, englobando assim toda a aviação não incluída no conceito restrito de aviação militar.

Particularizando o caso brasileiro, a intensividade do tráfego aéreo decorrente do binômio aviação civil + aviação militar leva, com certeza, grandes preocupações às autoridades competentes, por força, inclusive, de compromissos internacionais dos quais o Brasil é signatário.

Dessas circunstâncias resultou, por exemplo, a criação e a manutenção do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER, que mais à frente voltará a ser referido.

Os acidentes aeronáuticos implicam, a partir das perdas de vidas humanas, uma série de consequências que extrapolam os aspectos meramente técnicos da atividade aeronáutica, transbordando inevitavelmente para o jurídico.

Quanto a isso, o direito aeronáutico, cuja legislação compete à União⁶, surge com invulgar relevância, tanto que integra a competência dos juízes federais⁷ em razão, precisamente, do interesse da União.

O interesse da União nessa matéria impõe, subsidiariamente, uma leitura econômica do Direito como um todo, pois, especialmente na chamada aviação comercial, as “leis do mercado” têm enorme relevância.

Nesse contexto, a prevenção de acidentes aeronáuticos ou, noutras palavras, a segurança de voo, é assunto merecedor da atenção dos juízes federais, no seu dia a dia judicante.

2 BRASIL: TRÁFEGO AÉREO E SEGURANÇA DE VOO

O tráfego de aeronaves no espaço aéreo pressupõe, logicamente, a utilização de aerovias, que nada mais são do que caminhos, ou

4 **Correio Aéreo Nacional**, cuja sigla é **CAN**, é o serviço postal da Força Aérea Brasileira, inaugurado em 1931 sob a denominação de Serviço Postal Aéreo Militar, com o objetivo de suprir graves deficiências de integração entre as diversas regiões do país. Transporta correspondências principalmente, mas também pessoas e mercadorias. Em termos práticos, nos dias correntes viabiliza a presença do Estado principalmente em comunidades inacessíveis ou de difícil acesso por outros meios.

5 **Constituição Federal**, art. 142, caput, e Emenda Constitucional n.º 18, de 05/fevereiro/1998.

6 **Constituição Federal**, art. 22, I.

7 **Constituição Federal**, art. 109, I.

rotas aéreas, que, obedecendo a traçados imaginários, viabilizam os deslocamentos de aeronaves de qualquer natureza, isto é, públicas e privadas, com as indispensáveis segurança e disciplina.

Mas, sob o conceito amplo de segurança de voo abrigam-se vários aspectos subsidiários à atividade meramente aviatória, como por exemplo a segurança aeroportuária.

A Força Aérea Brasileira – FAB, através do seu Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA, órgão central do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER, é responsável em todo o território nacional pela prevenção desse tipo de acidentes, seja na aviação militar, seja na aviação civil. E o faz investigando as causas das ocorrências com o fim de evitar outros acidentes.

Com efeito, o Brasil assinou em 1944, portanto durante a Segunda Guerra Mundial, na cidade norte-americana de Chicago, a Convenção de Aviação Civil Internacional, mais conhecida como Convenção de Chicago. Esse documento prevê que investigações sobre causas de acidentes aeronáuticos visam prevenir novas ocorrências. Nesse sentido, a identificação de responsabilidades penais e civis extrapola as atividades institucionais do CENIPA, sendo atribuição da investigação policial.

Atualmente, o CENIPA se desdobra em sete Serviços Regionais de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SERIPAs, localizados respectivamente nas cidades de Belém/PA, Recife/PE, Rio de Janeiro/RJ, São Paulo/SP, Canoas/RS, Brasília/DF e Manaus/AM.

3 O DIREITO APLICÁVEL E O PAPEL DO PODER JUDICIÁRIO

A Constituição Federal, nos artigos 5º, incisos XXII e XXIII, 22, inciso I⁸, a Lei Complementar n.º 97, de 09/junho/1999, art. 18,

8 “Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

.....
XXII - é garantido o direito de propriedade;

XXIII - a propriedade atenderá a sua função social; (...).”

“Art. 22 Compete privativamente à União legislar sobre:

I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho; (...).”

II⁹, o Código Brasileiro de Aeronáutica, que é a Lei n.º. 7.565, de 19/ dezembro/1986, artigos 43/46¹⁰, além do Decreto n.º 6.834/2009, da Resolução CONAMA n.º 04, de 09/outubro/1995 e da Portaria GC5 n.º 256, de 13/maio/2011, constituem basicamente a legislação e a regulamentação aplicáveis.

Em geral, em se tratando de ações judiciais correspondentes à proteção de área de segurança aeroportuária, as ações mais comuns são a civil pública¹¹, a popular¹², a de nunciação de obra

9 “Art. 18. Cabe à Aeronáutica, como atribuições subsidiárias particulares:

.....

II - prover a segurança da navegação aérea; (...).”

10 “Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.

Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto a edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embaraçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.

Art. 44. As restrições de que trata o artigo anterior são as especificadas pela autoridade aeronáutica, mediante aprovação dos seguintes planos, válidos, respectivamente, para cada tipo de auxílio à navegação aérea:

I - Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos;

II - Plano de Zoneamento de Ruído;

III - Plano Básico de Zona de Proteção de Helipontos;

IV - Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea.

§ 1º De conformidade com as conveniências e peculiaridades de proteção ao voo, a cada aeródromo poderão ser aplicados Planos Específicos, observadas as prescrições, que couberem, dos Planos Básicos.

§ 2º O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano de Zona de Proteção de Helipontos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea serão aprovados por ato do Presidente da República.

§ 3º Os Planos Específicos de Zonas de Proteção de Aeródromos e Planos Específicos de Zoneamento de Ruído serão aprovados por ato do Ministro da Aeronáutica e transmitidos às administrações que devam fazer observar as restrições.

§ 4º As Administrações Públicas deverão compatibilizar o zoneamento do uso do solo, nas áreas vizinhas aos aeródromos, às restrições especiais, constantes dos Planos Básicos e Específicos.

§ 5º As restrições especiais estabelecidas aplicam-se a quaisquer bens, quer sejam privados ou públicos.

Art. 45. A autoridade aeronáutica poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza que contrarie os Planos Básicos ou os Específicos de cada aeroporto, ou exigir a eliminação dos obstáculos levantados em desacordo com os referidos planos, posteriormente à sua publicação, por conta e risco do infrator, que não poderá reclamar qualquer indenização.

Art. 46. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolições de obstáculos levantados antes da publicação dos Planos Básicos ou Específicos, terá o proprietário direito à indenização”.

11 Lei n.º 7.347/1985.

12 Lei n.º 4.717/1965.

nova¹³, as cautelares¹⁴, as ordinárias, podendo eventualmente ser manejadas ações penais¹⁵. Por outro lado, em casos de acidentes aeronáuticos, as ações penais, nas hipóteses de dolo ou culpa, e civis de indenização para reparação de danos estão entre as mais comumente propostas.

O papel do Poder Judiciário é, como não poderia deixar de ser, o de dizer o direito aplicável aos casos concretos que lhe cheguem para julgamento. Conforme ficou dito antes, no tocante à Justiça Federal, a competência decorre do interesse da União nessa matéria, tanto que a legislação sobre o Direito Aeronáutico é privativa da própria União.

Certamente as demandas chegadas ao Poder Judiciário, quase sempre por intermédio do seu primeiro grau de jurisdição, na maioria das vezes extrapolam a normatização posta pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, transbordando para os direitos civil, administrativo e penal. Isso exige dos julgadores amplo domínio do ordenamento jurídico, da jurisprudência e da doutrina, além de noções, mínimas que sejam, da atividade aeronáutica.

4 ACIDENTE AERONÁUTICO: BREVE ESTUDO DE CASO (A)

Nos últimos anos, a mídia brasileira, seguindo tendência internacional, tem-se esmerado na cobertura de acidentes aeronáuticos com perda de vidas humanas. Assim, variados aspectos técnicos da navegação aérea e da segurança de voo são disponibilizados ao grande público, embora sem o necessário rigor científico.

De todo modo, o interesse jornalístico associado ao direito de informar tem conseguido despertar em muitas pessoas atenção à chamada segurança de voo.

Provavelmente essa atenção decorre do “medo de voar”¹⁶ que aflige a maioria das pessoas, mas também do “glamour” da aviação.

13 Código de Processo Civil, arts. 934 a 940.

14 Código de Processo Civil, arts. 796 a 889.

15 Código de Processo Penal, arts. 24 a 62.

16 Sobre o medo de voar, vale transcrever, por mera ilustração, a seguinte crônica, de autoria do escritor paraibano Carlos Romero, publicada no jornal Correio da Paraíba, edição do dia 08/junho/2009: Reflexões Aéreas. Confesso que não sinto medo das viagens aéreas, desde o meu debut nestas

Exemplo pontual de acidente aeronáutico que teve enorme repercussão, no Brasil principalmente, mas também no exterior, aconteceu no dia 29/setembro/2006, nos céus do Estado do Mato Grosso, quando um avião Boeing 737-800, prefixo PR – GTD, da Gol Transportes Aéreos S/A, bateu em pleno voo com um avião Embraer Legacy 600, prefixo N600XL, da empresa americana Excel Air Service.

Para o Boeing da Gol, era o voo 1907, de Manaus/AM para Brasília/DF, com 154 pessoas a bordo, das quais seis tripulantes; para a outra aeronave, o Legacy, o trecho a ser voado seria São José dos Campos/SP, com escala em Manaus/AM, e destino final nos Estados Unidos da América, conduzindo no momento da colisão sete pessoas, entre as quais dois pilotos.

experiências. E para ser franco, leitor, eu sinto uma grande euforia quando subo aquela escadinha da aeronave. Nunca pensei na possibilidade de um acidente aéreo. Digo sempre com os meus botões: é tão raro um avião cair!...

E fazendo uma reflexão filosófica, será que este nosso corpo de carne e osso, que nos transporta da infância à velhice, seguro? Lembrar que ao sairmos de casa, pela manhã, muita coisa pode acontecer, desde um acidente de automóvel a uma súbita parada cardíaca. E aqui para nós, parada cardíaca é parada... E pensando bem, é melhor do que ficar numa UTI, cercado de aparelhos por todos os lados. Com a parada cardíaca, você se livra de muita coisa chata, inclusive de hospital, balão de oxigênio, injeções e outras coisas...

Por que, então, esse medo de avião, que em relação aos outros transportes, é muito mais seguro? De viagem aérea, só não gosto da estreiteza de espaço entre as poltronas, do apertadíssimo sanitário, das comidinhas sem graça trazidas pelos comissários de bordo, e só. Todavia, adoro aquele silêncio, quebrado, vez por outra, pelo choro espremido de uma criança. E o doce zunzum do ar condicionado? Depois, que gostosura ler num avião...

A viagem aérea tem também a sua didática: quando o aparelho decola lembra quando a gente deixa a carne, isto é, quando morre, em busca de outros ares. E que gostoso saber que estamos acima das nuvens!... O chato, como já disse, é não poder ficar caminhando entre as poltronas. E aqui me lembro de minha sobrinha cardiologista, Lúcia, que na viagem que fizemos há alguns meses para a Austrália, com um vôo que durou 17 horas, aconselhou-nos a usar umas meias de compressão enormes, ridículas e chatas. E tudo isso para evitar trombose. E recomendou ainda que eu, vez por outra, fizesse uma caminhada no próprio avião, já pensou o leitor? Tudo para evitar o "trombo", que intercepta a circulação sanguínea.

Como se vê, vivemos cercados de possíveis acidentes. Não culpemos as aeronaves, hoje moderníssimas, muito diferente daquela geringonça inventada pelo brasileiro Santos Dumont, cujo invento ocorrido no começo do século deixou toda a Paris boquiaberta. Feito que os franceses estiveram comemorando, outro dia, junto a Torre Eiffel.

O inventor brasileiro não teve medo de se meter naquele troço sem nenhuma segurança. Enquanto isso, muita gente com medo de subir aquela escadinha até a uma moderníssima aeronave, munida de todos os dispositivos de segurança...

Concluindo, ninguém está seguro, nesta vida. Desde o momento em que deixamos a casa, manhã cedo, até à noite, quantas turbulências, quantos desastres podem acontecer... Lembrar que as máquinas inventadas pelo homem, a exemplo dos aviões, estão sujeitas a quedas. Mas, nisso tudo, quem riem por último são os pássaros, as borboletas e os urubus, criadas por Deus. Quanta segurança nos seus voos... Nunca ninguém viu um urubu cair morto...

Nesse caso, observando apenas o aspecto penal, houve a propositura de uma ação pelo Ministério Público Federal – MPF em desfavor de Jomarclo Fernandes dos Santos, Lucivando Tibúrcio de Alencar, Leandro José Santos de Barros, Felipe dos Santos Reis, brasileiros, controladores de voo militares; e Joseph Lepore e Jan Paul Paladino, norte-americanos, pilotos da aeronave Legacy.

Tramitando perante a Vara Federal Única de Sinop/MT, essa ação foi desmembrada; na de n.º 384-67.2011.4.01.3603 permaneceram os acusados brasileiros; e nas de n.º 2368-28.2007.4.01.3603 e 2947-05.2009.4.01.3603 os americanos, todos acima mencionados.

Em primeiro grau de jurisdição, na ação de n.º 384-67.2011.4.01.3603 o acusado Lucivando Tibúrcio de Alencar foi condenado nas penas dos arts. 261, § 3º c/c 263, 258 e art. 121, § 3º, do Código Penal, e o acusado Jomarclo Fernandes dos Santos foi absolvido.

E nas ações de n.º 2368-28.2007.4.01.3603 e 2947-05.2009.4.01.3603 os acusados Joseph Lepore e Jan Paul Paladino foram condenados nas penas dos arts. 261, § 3º c/c 263, 258 e art. 121, § 3º, do Código Penal.

Todas essas ações estão em grau de recurso perante o TRF1.

O desconhecimento desses autos processuais impede, agora, uma avaliação das provas produzidas. De qualquer maneira, fica exemplificado como o Poder Judiciário pode, e deve, atuar em casos dessa natureza.

Sobre esse acidente, especificamente, Ivan Sant’anna escreveu um primoroso artigo, intitulado “Cadeia de Erros”¹⁷, publicado na Revista Piauí, de leitura quase obrigatória por quem se interessar por aviação e segurança de voo.

17 A leitura do conteúdo das duas caixas-pretas do X-Ray Lima foi feita por uma empresa especializada do Canadá. Foram então reproduzidos todos os diálogos travados no *cockpit*, assim como os procedimentos de pilotagem adotados por Lepore e Paladino. Com isso, tudo que se passou a bordo tornou-se um livro aberto.

Se Lepore e Paladino tiveram grande parcela de culpa no desastre do Gol 1907, a responsabilidade dos controladores de voo brasileiros não foi menor. Em seu laudo, um dos apêndices do relatório

5 PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS: BREVE ESTUDO DE CASO (B)

Hipótese típica de prevenção de acidentes aeronáuticos levada à decisão do Poder Judiciário é o conhecido, pelo menos localmente, caso do Aeroclube da Paraíba¹⁸.

Resumindo, o aeródromo desse aeroclube foi construído por volta do ano 1963, ao lado da respectiva sede sociodesportiva, em

do Cenipa, o NTSB americano salientou, adequadamente, que Lepore e Paladino tentaram, sem sucesso, entrar em contato com o Cindacta 1 por pelo menos quinze vezes na meia hora que antecedeu à colisão.

Os operadores do Centro de Controle Aéreo de Brasília simplesmente não selecionaram em seus equipamentos as frequências 123,3 e 133,05 mega-hertz, previstas nas cartas aeronáuticas para aquele setor e usadas pelos pilotos do Legacy. Se a seleção tivesse sido feita no console, conforme ditavam as normas, o nível errado de voo e o desligamento do *transponder* teriam sido detectados e a colisão não ocorreria.

Entre os erros graves cometidos pelo Cindacta 1, um dos principais foi o de não ter chamado o Legacy assim que os sinais do *transponder* desapareceram das telas de radar. Isso ocorreu às 19h02 Zulu, ou seja, 54 minutos antes do choque com o Boeing da Gol.

Outra causa contribuinte do acidente foi a instrução dada, pela torre de São José dos Campos, para que o Legacy seguisse até o Aeroporto Internacional de Manaus no nível de voo 370, o que significava voar a maior parte do percurso na contramão. Embora se deva supor que nenhum piloto, em pleno juízo, vá considerar como última palavra uma autorização de nível de cruzeiro para uma distância (2,7 mil quilômetros) e um tempo de voo (três horas e 34 minutos) tão grandes, essa permissão descuidada e errada foi usada na defesa de Lepore e Paladino.

O inglês deficiente dos controladores de voo, aliado à apatia dos pilotos americanos em lidar com a fraseologia muitas vezes incompreensível dos operadores brasileiros, fez com que ambos os lados procurassem se comunicar o mínimo possível. Inúmeras oportunidades para a correção do nível de voo e para o restabelecimento das emissões do *transponder* foram perdidas por causa desse descaso.

Para Lepore e Paladino, faltou *airmanship*. Para os controladores, entre diversas outras coisas, um melhor treinamento em inglês. Só como exemplo, a última avaliação dos operadores de São José dos Campos nesse quesito havia sido feita em 2003. Nela, cinco dos profissionais obtiveram resultado “não satisfatório”. Mas nenhum deles foi afastado do serviço. Continuaram se “comunicando” com pilotos estrangeiros. O mesmo aconteceu com o pessoal do Cindacta 1. Segundo a própria Aeronáutica, Jomarclo Fernandes dos Santos, o sargento que assumiu primeiramente o Legacy no console, tem conhecimento limitado da língua inglesa.

Entre as causas do acidente, há que se considerar também a liberação prematura, por parte da Embraer, da aeronave para traslado, tendo em vista que Joe Lepore e Jan Paladino tinham poucas horas de voo no equipamento Legacy. O mais prudente era que ambos fossem acompanhados, entre São José dos Campos e Fort Lauderdale (ou, no mínimo, entre São José e Manaus), por um piloto da própria Embraer.

Não foi preciso muito tempo, nem muito estudo, para se apurarem as causas do desastre: imperícia e negligência dos pilotos do jatinho, imperícia e negligência dos controladores de voo e afobação do fabricante (Embraer) e do operador (ExcelAire) na hora de entregar e de receber o avião. Esses ingredientes combinados foram responsáveis pela morte das 154 pessoas que viajavam no Boeing.

18 **Aeroclube da Paraíba** é uma associação civil de utilidade pública, com patrimônio e administração próprios, cujos objetivos principais são o ensino e a prática da aviação civil, da aviação desportiva em todas as suas modalidades e da aviação de turismo.



PRÉDIOS	DISTÂNCIA AO EIXO DA PISTA
Firenze Palazzo	419,67m
Amitaí Residence	208,47m
Residencial Sangalo	247,38m
Trianon	416,78m
Ilhas Gregas	358,21m
Residencial Gaudí	667,09m
Maison Elisabeth	897,71m
Residencial Walross	739,19m
Residencial Rio Tarumã	696,96m
Valle Vizcaya	651,16m
Valle Werzaca	751,23m
Coliseum Residence	777,86m
Residencial Rubayat	318,68m
Cond. Residencial Andromeda	373,17m
Residencial Kadoshi	534,66m
Residencial Caruzo	447,48m
Condomínio Res. Mar de Bertioga	499,30m
Residencial Caladium	423,89m
Honnover Residence	529,21m

Essa situação levou, inicialmente, ao ajuizamento de três ações judiciais perante a Justiça Federal, havendo sido distribuídas à 1ª Vara Federal da Paraíba; essas ações foram as seguintes: ação popular (Processo nº. 5600-93.2002.4.05.8200), cujo objeto foi a declaração de nulidade de alvarás de construção de edifícios erigidos na zona de proteção de voo do Aeroclube da Paraíba, excedentes da altura máxima permitida, a interdição, a desocupação e a demolição desses edifícios, a condenação em perdas e danos dos responsáveis pelos alvarás e pelas fiscalizações das construções e a interdição daquele aeródromo; ação ordinária (Processo nº. 5167-89.2002.4.05. 8200), cujo objeto foi o embargo da construção do Edifício Ami Tai Residence, nesta capital, no que ultrapassar a altura de 34,04m (trinta e quatro vírgula zero quatro metros) e a declaração de nulidade do alvará de construção; ação ordinária (Processo nº. 4589-29.2002.4.05.8200), cujo objeto foi a paralisação das obras de construção do edifício Ami Tai Residence, nesta capital, a demolição dos andares que ultrapassem a altura de 34,04 m (trinta e quatro metros e quatro centímetros), o pagamento de multa arbitrada em medida cautelar, a invalidação de alvará para construção do edifício Ami Tai Residence, o registro das restrições sobre a construção de imóveis no entorno do Aeroclube da Paraíba e a exigência de autorização prévia da autoridade aeronáutica em futuras construções.

Na ação popular²¹, o pedido foi julgado parcialmente procedente, com a declaração de nulidade de alvarás de construção de edifícios, expedidos pelo município de João Pessoa, e a determinação de desocupação e subsequente demolição dos pavimentos encontrados acima da altura máxima permitida.

Na primeira ação ordinária²², o pedido foi também julgado parcialmente procedente, com a declaração de nulidade de alvarás de licença de construção expedidos pelo município de João Pessoa e da perda de objeto da ação quanto ao embargo de obras de construção do Edifício Ami-Tai Residence.

E, por fim, na segunda ação ordinária²³, o pedido foi, de igual

21 Aguardando remessa ao TRF5.

22 Em grau de recurso perante o STJ.

23 Em grau de recurso perante o TRF5.

forma, julgado parcialmente procedente, com a determinação de demolição de apartamentos do edifício Ami-Tai Residence a partir do 11º pavimento, a declaração de nulidade de alvará de licença de construção expedido pelo município de João Pessoa e a determinação de registro, na Diretoria de Estudos e Projetos Urbanísticos e Habitacionais da Secretaria de Desenvolvimento e Controle Urbano do Município de João Pessoa, das restrições especiais incidentes sobre o referido edifício; e também o reconhecimento da perda de objeto da ação quanto ao pedido de embargo da construção do edifício Ami-Tai Residence.

Do exame dos respectivos autos, é fácil constatar que a prova pericial, clara e contundente, orientou as sentenças do ponto de vista técnico extrajurídico.

As pretensões dos autores das três ações, parcialmente atendidas em primeiro grau de jurisdição, como ficou antes registrado, encontraram algum apoio na legislação, na doutrina e na jurisprudência; com efeito, constatado o perigo iminente à segurança de voo, aquelas decisões judiciais priorizaram o respeito à vida dos habitantes da área do entorno do aeródromo do Aeroclube da Paraíba.

Comprovando esse perigo iminente, é oportuno reproduzir matéria jornalística posterior à prolação das comentadas sentenças. Tratam as notícias de dois acidentes, felizmente de pequenas dimensões, ocorridos nos dois últimos anos no aeródromo do Aeroclube da Paraíba.



ÁREA DE RISCO - Ultralite cai em avenida do Bessa, logo após decolar do Aeroclube; piloto escapa. Pág. B-6



Como não poderia deixar de ser, o assunto teve e continua tendo repercussão na sociedade pessoense. E a imprensa, pelo menos parte dela, refletiu as opiniões daqueles que de certa maneira consideraram descabida a “intromissão” do Poder Judiciário nessa matéria, consoante é possível ver da “charge” adiante reproduzida, exemplificativamente:



6 CONCLUSÃO

O vasto território brasileiro, inclusive a chamada Amazônia Azul que a ele é “acrescentada” por ficção jurídica, implica o maciço emprego de aeronaves públicas e privadas, brasileiras notadamente, mas também de aeronaves estrangeiras ocasionalmente autorizadas a voar por aqui.

O tráfego aéreo num país com as características geográficas e geopolíticas do Brasil tem grande relevância social e econômica, levando conseqüentemente a inevitáveis situações fáticas cuja submissão

ao Poder Judiciário representa a única alternativa à disposição dos interessados.

“Sobre campos, cidades e mares”, como diz um trecho do hino ao Aviador Brasileiro²⁴, a atividade aeronáutica brasileira é sinônimo de constância e de intensidade, que a coloca entre as mais importantes do mundo.

A segurança de voo, aqui especialmente no sentido de prevenção de acidentes e de incidentes aeronáuticos, é por consequência, atividade de interesse público e não apenas de indivíduos ligados de alguma forma ao dia a dia aeronáutico, mas consabidamente abrange um amplíssimo leque de hipóteses, que vão dos acidentes ou sinistros propriamente ditos à segurança aeroportuária.

Assim compreendida sob o binômio prevenção-reparação de danos, é matéria sujeita ao crivo do Poder Judiciário. Preventivamente, como no caso do Aeroclube da Paraíba, e, reparadoramente, como no acidente que envolveu um Airbus da Gol, voo 1907, e uma aeronave Legacy 600 da Embraer, em 29/setembro/2006, no espaço aéreo brasileiro correspondente ao Estado do Mato Grosso. Com efeito, acidentes aeronáuticos revelam, na prática, danos físicos, inclusive e principalmente a perda de vidas humanas, e materiais, implicando na grande maioria dos casos a judicialização dos conflitos de interesse daí decorrentes.

Sim, porque das perdas humanas e materiais sempre cabem reparações civis e imputações penais em desfavor de quem se tenha havido com culpa ou dolo, contribuindo ou causando acidentes e/ou incidentes aeronáuticos.

É nesse contexto, portanto, que o Poder Judiciário exerce o seu papel constitucional, em nome do Estado, dizendo o direito aplicável às hipóteses levadas ao seu julgamento.

THE JUDICIARY AND FLIGHT SAFETY IN BRAZIL BRIEF STUDY OF RECENT REAL CASES AN APPROACH AT THE FIRST INSTANCE OF THE JUDICIARY

ABSTRACT: The paper examines the role of the judiciary regarding the so-called flight safety. This is an important aspect of everyday life since

24 Letra: Armando Sena de Menezes; música: João Nascimento.

it affects not only the State interests, but also the fundamental rights of citizens, whether or not users of air navigation. The flight safety issue is getting more and more attention from the judiciary in its task to apply the law to real cases which come to court.

KEYWORDS: Law. Judiciary. First instance. Flight safety. Air traffic.

REFERÊNCIAS

PEDRO, F. A. F. Confidencialidade no processo de investigação de acidentes aeronáuticos à luz da supremacia do interesse público. **Revista Conexão SIPAER**, v.3, n.1, nov.2011.

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. Código Civil Brasileiro (2002). Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Brasília, 2002.

BRASIL. Código de Processo Civil Brasileiro (1973). Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973. Brasília, 2002.

BRASIL. Código Penal Brasileiro (1940). Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Rio de Janeiro, 1940.

BRASIL. Código de Processo Penal (1941). Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941. Rio de Janeiro, 1941.

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

LACERDA, J. C. S. **Curso de direito comercial marítimo e aeronáutico**. 2. ed. Rio de Janeiro, Freitas Bastos, 1974.

PACHECO, J. S. Das limitações de ordem pública e social, nas zonas de proteção de aeródromos e helipontos, em prol da segurança da navegação aérea. **Revista Brasileira de Direito Aeroespacial**, n. 80, jul. 2000.

SANTOS, T. A. **Direito da navegação (marítima e aérea)**. Rio de Janeiro: Forense, 1964.

PINTO, M. L. M. Programa MOSA: maintenance organizations safety audit. **Revista Conexão SIPAER**, v.. 3, n. 1, nov. 2011.

SANTANA, I. Cadeia de erros. **Revista Piauí**. Disponível em: <<http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao-57/questoes-aeronauticas/cadeia-de-erros>>. Acesso em: 20 jun. 2012.