

---

# Estudo de Caso: A Possível Aplicação do Direito Penal na Atividade Aérea

Bruno Rabelo Coutinho Saraiva<sup>1</sup>

1 Graduado em Direito pelo Centro Universitário Christus, Fortaleza – CE, Brasil, Pós-graduando em Docência do Ensino Superior pela Universidade Candido Mendes, Rio de Janeiro – RJ, Brasil e Mestrando em Ciências Jurídicas pela Universidad de la Integración de las Américas, Assunção, Paraguai. Email: brunocoutinhor@hotmail.com.

---

**RESUMO:** Pretende-se, com este trabalho, demonstrar a inviabilidade jurídica da falácia da descriminalização de acidentes aeronáuticos no Brasil, tendo em vista o texto legal do Código Penal Brasileiro. A partir da descrição de um acidente aeronáutico fictício, procurou-se enquadrar, em tese, a conduta fictícia do piloto envolvido no acidente ao tipo penal específico. Assim, a suposta conduta do piloto resultou adequada ao Art. 261 do Código Penal Brasileiro, portanto, conclui-se que não há como descriminalizar, como pretendem alguns, os Acidentes Aeronáuticos, pois, o tipo do Código Penal Brasileiro encontra-se em pleno vigor.

**Palavras Chave:** Acidente Aeronáutico, Criminalização, Descriminalização, Código Penal Brasileiro, Estudo de caso.

## Case Study: The Possible Application of Criminal Law in Air Activity

**ABSTRACT:** It is intended, with this work, to demonstrate that the legal impossibility of the fallacy of the decriminalization of aeronautical accidents in Brazil, in view of the legal text of the Brazilian Penal Code. From the description of a fictitious aeronautical accident, it was tried to frame, in theory, the fictitious conduct of the pilot involved in the accident to the specific criminal type. Thus, the fictitious conduct of the pilot was adequate to Art. 261 of the Brazilian Penal Code, therefore, it is concluded that there is no way to decriminalize, as some claim, Aeronautical Accidents, since the Brazilian Penal Code type is in full force.

**Key words:** Aeronautical Accident, Criminalization, Decriminalization, Brazilian Penal Code, Case study.

**Citação:** Saraiva, BRC. (2018) Estudo de Caso: A Possível Aplicação do Direito Penal na Atividade Aérea. *Revista Conexão Sipaer*, Vol. 9, No. 1, pp. 20-25.

## 1 INTRODUÇÃO

Comenta-se muito, no âmbito da comunidade aeronáutica, sobre a falácia da descriminalização dos acidentes aeronáuticos. Falácia esta defendida por muitos excelentes profissionais da segurança da aviação e de outras áreas deste setor. Contudo, tais argumentos não têm fundamentos jurídicos consistentes, pois se fundamentam em normas inaplicáveis aos casos concretos.

A tendência mundial, de modo geral, é exatamente no sentido oposto, ou seja, a criminalização de acidentes e incidentes aeronáuticos. Um dos pontos importantes da criminalização é a conduta do agente ser dolosa ou ser culposa, em alguma das três modalidades de culpa.

Com efeito, o caso foi criado e desenhado de modo a evidenciar claramente a culpa na conduta do piloto fictício. Sem, contudo, deixar de lado as semelhanças com possíveis ocorrências reais. Em outras palavras, criou-se um caso ficto, mas dentro do envelope do que seria viável em condições reais.

Com a finalidade de analisar, brevemente, essa conduta suposta, e se ela seria passível de punição penal, tendo em vista o texto do Código Penal Brasileiro, procedeu-se o estudo do caso fictício da aeronave monomotor. Por um erro na seleção do tanque de combustível, veio a fazer um pouso forçado, ficando substancialmente danificada e fazendo duas vítimas fatais e duas de lesões graves, conforme narrativa imaginária.

Dessa forma, por meio da demonstração e da análise do texto do Código Penal Brasileiro que criminaliza acidentes aeronáuticos, por meio do estudo das modalidades de condutas culposas e por meio do estudo do caso proposto, objetivou-se, em geral, demonstrar que a descriminalização de acidentes aeronáuticos é uma falácia.

Nesse sentido, importa destacar que criminalizar acidentes aeronáuticos não é o mesmo que criminalizar a investigação técnica dos acidentes, esta conduzida pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER). Na criminalização de acidentes, os agentes culpáveis envolvidos na ocorrência são punidos penalmente. Criminalizar a investigação é assunto sem cabimento jurídico, pois, ressalvadas as exceções legais, trata-se de um dever jurídico realizar a investigação.

Com efeito, realizar a investigação jurídica do acidente aeronáutico, por meio das ferramentas policiais e judiciais, não traz prejuízo para prevenção de acidentes aeronáuticos, visto tratarem-se de investigações distintas. Dessa forma, cada investigação transcorre independentemente uma da outra.

Ainda nesse quadrante, a investigação jurídica do acidente aeronáutico poderá contribuir com a segurança operacional na aviação. Pois bem, a título de exemplo, tendo o piloto em mente que no caso de exposição da aeronave a perigo, causando um acidente ou não, poderá ser punido criminalmente, este terá mais atenção na sua atividade e irá agir com mais cuidado. Esse nível de atenção e cuidado se refletirá na segurança operacional.

Ademais, esse estudo qualitativo está estruturado em metodologia, explicando-se o procedimento aplicado na construção deste trabalho, em resultados, tópico que consubstancia a descrição fictícia que enseja toda discussão no tópico seguinte sobre a capitulação legal da conduta do piloto e sobre a possível criminalização dessa conduta. Por fim, na conclusão, fecha-se assunto afirmando que o piloto imaginário agiu com culpa e que Acidentes Aeronáuticos no Brasil podem ser criminalizados, tendo em vista a vigência do Código Penal Brasileiro.

## 2 METODOLOGIA

### 2.1 ÁREA DE ESTUDO

Trata-se de um estudo de Direito Penal Aeronáutico, pois se estuda a criminalização ou descriminalização de Acidentes Aeronáuticos.

### 2.2 MÉTODO

O método utilizado na construção deste trabalho consiste na análise do caso fictício de uma aeronave monomotor. Nesse caso, por um erro na seleção do tanque de combustível, a aeronave monomotor veio a fazer um pouso forçado, ficando substancialmente danificada e fazendo duas vítimas fatais e duas de lesões graves. Fazendo-se essa análise, criaram-se os aspectos que influenciam na responsabilidade criminal, em tese, do piloto imaginário.

Ressalte-se, contudo, que se elaborou o caso de modo a clarear as informações necessárias para análise penal da conduta fictícia. Com efeito, durante as discussões, visitaram-se vários autores pertinentes para atingir os objetivos específicos e o geral deste trabalho. Nesse sentido, verificou-se a importância de fundamentar esta investigação no texto legal, a partir daí procedeu-se a discussão sobre o tipo penal e sobre a conduta culposa, em tese, aplicáveis à aviação, estruturando-se, com esteio nesses argumentos, as conclusões pertinentes.

Em seguida, procedeu-se a subsunção desse caso suposto ao Código Penal Brasileiro, chegando-se às conclusões pertinentes. Dessa forma, compreenderam-se e interpretaram-se os autores e o texto legal, aplicando essas interpretações na forma de estudo de caso fictício. Vale dizer que, metodologicamente, foram excluídas outras possibilidades de subsunção a tipos penais debatidos na doutrina, pois este trabalho não tem o escopo de esgotar todas as hipóteses legais, mas ater-se ao Art. 261 do Código Penal Brasileiro.

Ressalte-se que todas as conclusões ou comentários realizados são apenas acadêmicos e realizados teoricamente, sem intenção de concluir ou julgar qualquer caso. Ademais, deve-se dizer que o método foi construído com base no trabalho de Freitas e Jabbour (2011).

## 3 RESULTADOS

### 3.1 A CONDOTA DO PILOTO

O caso em tela trata-se do acidente ocorrido com a aeronave monomotor, que possui dois tanques de combustível, um em cada asa. O combustível chega por gravidade ao motor. Por um erro na seleção do tanque de combustível, o motor ficou sem alimentação de combustível, e a aeronave veio a fazer um pouso forçado, ficando substancialmente danificada e fazendo duas vítimas fatais e duas de lesões graves. A aeronave hipotética era operada na modalidade privada por uma pessoa jurídica.

Segundo o que foi apurado na investigação jurídica, no dia 16 de setembro de 2016, a aeronave decolou do suposto aeródromo localizado no Estado do Rio Grande do Norte, em condições de voo visual, para prestar serviços aéreos especializados. Hipoteticamente, logo após a decolagem, ainda durante a subida, o suposto piloto comandou uma curva à esquerda e, com as asas desniveladas, o motor perdeu potência por falta de combustível. As supostas testemunhas confirmam que ouviram o barulho característico de perda de potência do motor.

Não havendo condições de manter o voo fictício, o piloto realizou um pouso forçado nas proximidades do aeródromo, em área com vegetação densa, colidindo com a copa de algumas árvores antes de tocar o solo.

O suposto piloto realizou, sem sucesso, os procedimentos de religamento do motor previsto no manual de instrução da aeronave, contudo, devido à baixa altitude da aeronave, deteve-se em escolher o melhor local para realizar o pouso forçado.

Segundo conjectura-se, o piloto estava em perfeitas condições de pilotar a aeronave, com todas as habilitações válidas. Este, por suposto, relatou que realizou o *checklist* pré-voo e que verificou a quantidade de combustível no tanque com a 'pipeta em galonagem'<sup>1</sup>. O piloto informou que havia 69 (sessenta e nove) litros de combustível em cada tanque da aeronave, no direito e no esquerdo, além disso, afirmou ter realizado todos os procedimentos de segurança exigidos pelo fabricante da aeronave monomotor.

---

<sup>1</sup> "nome de um instrumento de medição e transferência rigorosa de volumes líquidos." (WIKIPÉDIA. **Pipeta**. Wikipédia, 2013. Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Pipeta>>. Acesso em: 24 jan. 2017.)

Hipoteticamente, existia na aeronave uma válvula seletora de combustível, por meio da qual o piloto fictício poderia selecionar a posição LEFT, RIGHT, BOTH ou OFF, dependendo do momento do voo. O manual pressuposto estabelece que, durante pousos e decolagens, deve ficar na posição BOTH, além de prever que, ao atingir um quarto de sua capacidade de combustível, poderá haver interrupção do fluxo de combustível e, em consequência, o motor apagará, como aconteceu no caso imaginado neste trabalho.

Com efeito, no início da suposta investigação jurídica, foi averiguado que o tanque de combustível esquerdo estava quase vazio e que o direito continha aproximadamente 40 (quarenta) litros, sem sinais de vazamento em nenhum dos tanques. As hélices, por suposição, indicam que, no momento do impacto, o motor estava em baixa rotação ou sem rotação.

Constatou-se, hipoteticamente, examinando-se os elementos, que o motor apagou por falta de combustível ocorrida logo após a aeronave curvar à esquerda. Supostamente, o fato se deu como consequência de uma operação involuntária posicionando a seletora de combustível na posição LEFT, o que levou ao consumo de todo o combustível do tanque esquerdo da aeronave e ao acidente hipotético.

Assim, neste caso fictício resta claro que o piloto não realizou o *checklist* antes do voo, ou não o realizou completamente, o que o levou a se esquecer de posicionar corretamente a seletora, ou seja, a falta de *checklist* pré-voo levou à operação irregular da aeronave.

#### 4 DISCUSSÃO

Com efeito, está demonstrado nos relatos fictícios que o acidente se deu devido à seleção incorreta do tanque de combustível da aeronave, que, por sua vez, deu-se por não realizar o *checklist* antes do voo ou por falta de cuidado na realização. Cumpre, inicialmente, colacionar os Arts. 261 e 263, todos do Código Penal Brasileiro, que dizem:

Art. 261 - Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea:

Pena - reclusão, de dois a cinco anos.

Sinistro em transporte marítimo, fluvial ou aéreo

§ 1º - Se do fato resulta naufrágio, submersão ou encalhe de embarcação ou a queda ou destruição de aeronave:

Pena - reclusão, de quatro a doze anos.

Prática do crime com o fim de lucro

§ 2º - Aplica-se, também, a pena de multa, se o agente pratica o crime com intuito de obter vantagem econômica, para si ou para outrem.

Modalidade culposa

§ 3º - No caso de culpa, se ocorre o sinistro:

Pena - detenção, de seis meses a dois anos.

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

Agora, pois, deve-se analisar a conduta fictícia do piloto, excluindo, metodologicamente, a subsunção a outro tipo penal.

Conduta é todo comportamento humano, comissivo ou omissivo, consciente e com determinada finalidade. Nesse sentido, a conduta poderá ser dolosa, com dolo direto ou indireto; ou culposa, na modalidade negligência, imprudência ou imperícia (CAPEZ, 2012). No caso sob comento, está visível que o suposto piloto praticou uma conduta omissiva, pois não posicionou o seletor de combustível da forma como previsto no manual do fabricante da aeronave.

Com efeito, Nucci (2015) conceitua o dolo como “[...] a vontade consciente de realizar a conduta típica.”. No caso, pode-se observar pela descrição fictícia que o piloto não desejou realizar a conduta típica (expor a aeronave a perigo), pois realizou, sem sucesso, os procedimentos previstos na tentativa de religar o motor perdido, com a intenção de manter em segurança a aeronave.

Nesse sentido, o dolo direto é a vontade dirigida para a produção do resultado, incluindo todos os meios utilizados (NUCCI, 2015) e o dolo eventual ou indireto “é a vontade do agente dirigida a um resultado determinado, porém vislumbrando a possibilidade de ocorrência de um segundo resultado, não desejado, mas admitido, unido ao primeiro.” (NUCCI, 2015). Assim, pelo já exposto, o piloto hipotético sequer desejou o resultado, portanto, não há dolo direto.

Sobre o dolo eventual, cumpre destacar que a quantidade de combustível nos tanques é compatível com quantidade declarada pelo suposto piloto e com a quantidade aferida na suposta investigação jurídica. Isso corrobora o fato de o suposto piloto ter afirmado que os procedimentos de segurança foram realizados.

Como durante a fictícia investigação jurídica não foram averiguados indícios da não realização dos procedimentos de segurança, com exceção da seleção do tanque de combustível. O suposto piloto, portanto, não admitiu a possibilidade de expor a aeronave a perigo. A conduta, assim, também não se adequa ao dolo na modalidade ‘eventual’.

Consta, pois, nos relatos fictícios, evidências que indicam que o piloto se esqueceu, por não realizar, ou por não realizar completamente o *checklist*, de selecionar a posição devida, sendo, como já dito, uma conduta omissiva. E, não estando ciente da posição da seletora de combustível, não assumiu, pois, o risco do resultado. Nesse sentido, considerando-se conduta dolosa a vontade de agir e de produzir o resultado (CAPEZ, 2012), descarta-se o dolo direto e eventual do agente. Portanto, não há adequação típica ao *caput* do Art. 261 do Código Penal Brasileiro.

Ora, já que não há dolo, poderá haver culpa. No caso ficto, houve a conduta do piloto, e o resultado, todavia, não foi no mesmo sentido da finalidade, ou seja, não coincidiram, mas foram em sentidos opostos, levando, dessa forma, à quebra do dever de cuidado inerente à função de piloto. Assim, em tese, trata-se de uma conduta culposa, o suposto piloto agiu voluntariamente e produziu um resultado não pretendido que só veio a ocorrer por seu descuido (CAPEZ, 2012).

Com efeito, para compreender o delito culposo, é necessário ter em mente que:

[...] numa primeira fase, devemos examinar qual o cuidado exigível de uma pessoa prudente e de discernimento diante da situação concreta do sujeito. Encontraremos o *cuidado objetivo necessário*, fundado na *previsibilidade objetiva*. Vamos comparar esse cuidado genérico com a conduta do sujeito, *i. e.*, a conduta imposta pelo dever genérico de cuidado com o comportamento do sujeito. Se ele não se conduziu da forma imposta pelo cuidado no tráfico o fato é típico (DAMÁSIO, 2011. p. 339).

Nesse sentido, em tese, pode-se considerar que o exigível de uma pessoa prudente seria fazer todos os *checklist* exigidos pelo fabricante da aeronave ponto a ponto, para não deixar passar nada despercebido, como, teoricamente, não fez o piloto do caso sob comento. Dessa forma, encontramos o cuidado objetivo necessário: fazer o *checklist* pré-voos seguindo rigorosamente o recomendado pelo fabricante.

A conduta do piloto, em tese, não condiz com o cuidado objetivo, pois este, pelos relatos fictícios, não realizou rigorosamente o *checklist* pré-voos, deixando, assim, de verificar a seleção do combustível. Esse fato, portanto, viola o cuidado objetivo, sendo, desse modo, em tese, fato típico.

Seguindo nessa análise, deve ser mencionado que “a tipicidade da conduta conduz à sua ilicitude” (DAMÁSIO, 2011. p. 339). Ademais, deve-se analisar a culpabilidade. Um posicionamento conclusivo decorre de responder se: “o sujeito agiu, segundo seu poder individual, de forma a impedir o resultado? Ele observou a diligência pessoal possível segundo suas próprias aptidões?” (DAMÁSIO, 2011. p. 339).

Nesse sentido, verifica-se que o piloto agiu (realizou o procedimento para religar o motor), mas não de modo a impedir o acidente aeronáutico. Além disso, não observou todas as diligências para as quais estava treinado devido à sua omissão na seleção do combustível. Dessa forma, tem sua conduta culpável, pois a resposta negativa às questões acima citadas levam à culpabilidade (DAMÁSIO, 2011).

Nesse sentido, cumpre lembrar que um dos elementos do injusto culposo é a previsibilidade do resultado, entendida como a possibilidade de serem antevistos os resultados, isso nas condições impostas ao agente (DAMÁSIO, 2011). Assim, tem-se, supostamente, que o piloto tinha total condição de antever que a não realização rigorosa do *checklist* pré-voos poderia levá-lo a omitir-se em algum item, podendo, em decorrência, expor a aeronave a perigo ou até provocar o acidente.

Com efeito, para tipicidade e punibilidade do fato culposo, outro elemento necessário é a ausência de previsão. “É necessário que o sujeito não tenha previsto o resultado. Se o previu, não estamos no terreno da culpa, mas do dolo [...]. O resultado era previsível, mas não foi previsto pelo sujeito. Daí falar-se que a culpa é a imprevisão do previsível” (DAMÁSIO, 2011. p. 341). Dessa forma, se o piloto previu que a aeronave iria de fato sofrer o acidente por conta da sua conduta e mesmo assim prosseguiu, temos dolo do suposto piloto. Porém, como se defende, não há dolo, pois não se evidenciou na narrativa fictícia que o piloto previu que, ao realizar a curva para esquerda, o motor ficaria sem combustível por conta da seleção do tanque de combustível.

De fato, pelas circunstâncias elaboradas, a finalidade da conduta do piloto jamais foi derrubar a aeronave, contudo a atuação dele causou a queda. Desse modo, pode-se concluir, em tese, que houve conduta culposa do piloto da aeronave. Assim, haveria subsunção ao Art. 261, §3º, do Código Penal Brasileiro (BITENCOURT, 2012).

Nesse sentido, a culpa se dá pela inobservância do dever objetivo de cuidado, havendo três modalidades de inobservância (DAMÁSIO, 2011). Culpa na modalidade imprudência é um agir perigoso, sem as devidas precauções. Consiste na violação de regras, de leis ou de procedimentos recomendados para operação de aeronaves, por exemplo, precipitando-se (ALVES, 2011). Como se depreende, culpa na modalidade imprudência exige um comportamento positivo, um agir comissivo. Portanto, a culpa do piloto, em tese, não se enquadra nessa modalidade.

Para tratar o debate teórico como devido, negligência “designa falta de cuidado, [...] falta de atenção, não tomando as devidas precauções, com ausência de reflexão necessária, inação do sujeito, apresentando indolência, inércia e passividade, agir com irresponsabilidade.” (ALVES, 2011). Imperícia, todavia, é “agir com inaptidão, falta qualificação técnica, teórica ou prática, ou ausência de conhecimentos elementares e básicos da profissão [...]” (ALVES, 2011).

Ao que se conjectura, sobretudo pela experiência do piloto da aeronave e por todas as suas licenças estarem em dia, não havia inaptidão técnica para exercer as atividades. Resta, dessa forma, a modalidade negligência, pois a ação que deu causa ao resultado foi omissiva, uma vez que não procedeu a todas as verificações determinadas pelo fabricante da aeronave.

Nesse ponto, importante citar a lição de Marcelo Honorato (2015, p. 37) dizendo que “agindo o autor com imprudência, negligência ou imperícia, de forma a causar um sinistro aéreo [...], pela exposição ao perigo gerado à aeronave [...] haverá a subsunção do fato típico penal de atentado contra a segurança do transporte aéreo culposo [...]”.

Com efeito, o caso fictício resultou em duas vítimas fatais e duas de lesões graves (não se refere às lesões previstas no Código Penal, mas às previstas na legislação aeronáutica). Dessa forma, não há nos relatos hipotéticos dados suficientes para avaliar a natureza (se leve, grave ou gravíssima), segundo o Código Penal, das lesões sofridas pelos supostos ocupantes da aeronave.

O Art. 129 do Código Penal Brasileiro, contudo, define lesão corporal como a ofensa à integridade corporal ou à saúde de outrem. Assim, pelos relatos fictícios, mesmo sem adentrar a gravidade das lesões, houve ofensa à integridade dos ocupantes da aeronave. Nesse mesmo sentido, diz-se sobre as mortes. Desse modo, há a aplicabilidade, em tese, do Art. 263 do Código Penal o qual dispõe que, em resultando lesão corporal ou morte, deverá ser aplicado o Art. 258 do Código Penal.

Assim, extrai-se do texto legal citado abaixo que, no caso em tese, dadas as lesões corporais e as mortes resultantes e a culpa evidenciada no caso, a pena teoricamente cominada deverá ser aumentada de metade.

Art. 258 - Se do crime doloso de perigo comum resulta lesão corporal de natureza grave, a pena privativa de liberdade é aumentada de metade; se resulta morte, é aplicada em dobro. No caso de culpa, se do fato resulta lesão corporal, a pena aumenta-se de metade; se resulta morte, aplica-se a pena cominada ao homicídio culposo, aumentada de um terço.

Ademais, os fatos hipotéticos relatados não permitem mais aprofundamentos sem se afastarem do escopo pretendido neste trabalho. Dessa forma, cumpre-se tecer as considerações finais.

## 5 CONCLUSÃO

Em síntese, dos relatos hipotéticos apresentados, pode-se extrair que o acidente (em termos penais, a exposição da aeronave ao perigo) deu-se por falta de combustível no motor da aeronave. A falta de combustível deu-se devido à seleção incorreta da válvula de comando do combustível. Assim, pelo relato hipotético, o suposto piloto não realizou *checklist* pré-voou ou o realizou omissivamente.

Nesse sentido, o Art. 361 do Código Penal Brasileiro estabelece o delito de atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo, e o Art. 263, também do Código Penal, estabelece a forma qualificada deste delito. Observe-se que ambos estão em pleno vigor no Brasil.

De fato, conduta é todo comportamento humano consciente e com finalidade. Se dolosa, essa conduta é dirigida à prática do ilícito penal. Se eventual, o dolo é a assunção do risco da produção do resultado. Nesse contexto, vislumbra-se que o suposto piloto não pretendeu realizar a conduta típica (expor a aeronave a perigo), pois realizou os procedimentos previstos, com exceção daquele que, teoricamente, teria evitado o acidente.

Corroborando isso, está evidenciado que o piloto hipotético ‘se esqueceu’ de realizar o *checklist* pré-voou ou o realizou de forma omissiva. Portanto, não há adequação típica ao *caput* do Art. 261 do Código Penal Brasileiro por falta do elemento dolo, seja na modalidade eventual, seja na modalidade direto.

Dessa forma, em tese, o piloto agiu e houve resultado, mas a conduta não foi dirigida ao resultado, portanto, houve a quebra do dever objetivo de cuidado e, não, dolo. Assim, considerando-se que uma pessoa média diligente efetuará rigorosamente todos os *checklist* pré-voou, verificando item por item, tem-se que este é o cuidado objetivo necessário ou o dever objetivo de cuidado. A conduta do suposto piloto, contudo, não condiz com esse dever de cuidado, estando, dessa forma, caracterizada a conduta culposa.

Nesse contexto, após a conduta acima, o suposto piloto teria o dever de evitar o resultado. Agiu, praticou as diligências necessárias recomendadas, mas não evitou o acidente. Assim, além da conduta culposa, o fato é culpável (culpabilidade).

Com efeito, a previsibilidade do resultado e a não previsão do resultado são elementos do injusto culposos. Assim, em tese, o piloto tinha total possibilidade de prever que não realizar ou realizar com omissão o *checklist* pré-voou poderia levar ao acidente. Em contrapartida, não há evidência de que o piloto previu que, de fato, ocorreria o acidente. Assim, esses dois elementos do injusto culposos são, teoricamente, verificáveis na conduta do piloto, de modo que, em tese, houve conduta culposa do piloto, havendo subsunção ao Art. 261, §3º, do Código Penal Brasileiro.

Cumpra apenas analisar que o piloto tinha plena capacidade e habilidades para exercer suas atividades. A culpa, em tese, do piloto deu-se por uma omissão. Portanto, houve culpa na modalidade negligência, pois agiu sem os devidos cuidados.

No acidente, duas pessoas morreram e duas pessoas sofreram lesões corporais, que, em tese, enquadram-se no conceito penal do Art. 129 do Código Penal Brasileiro. Desse modo, deverá ser aplicado, em tese, os Arts. 263 e 258 do Código Penal Brasileiro, resultando no aumento da pena cominada.

Ademais, deve-se aduzir, diante da vigência do Código Penal Brasileiro, que, quando o incidente acidente aeronáutico se enquadrar em algumas das hipóteses previstas, a pena será aplicada. Assim, os acidentes aeronáuticos poderão ser criminalizados.

Nesse sentido, tem-se que é de suma importância para todos os pilotos, controladores e demais profissionais da aviação terem sempre em mente que um mero esquecimento ou omissão em realizar algum procedimento previsto pode trazer sérias implicações jurídicas, inclusive a criminalização mencionada. Tendo isso em mente, esses profissionais estarão com a atenção voltada para todos os procedimentos, implicando, assim, mais segurança operacional.

Trata-se, por todo o exposto, de uma falácia afirmar que incidentes ou acidentes aeronáuticos serão descriminalizados no Brasil, visto a vigência do atual tipo penal do Código Penal Brasileiro. Reitere-se que a discussão deste trabalho versa sobre a criminalização de acidentes aeronáuticos, conduta tipificada como a exposição de aeronave a perigo.

Não se trata, portanto, de criminalização da investigação técnica do acidente, conduzida pelo SIPAER, mas do acidente em si, pela exposição da aeronave a perigo, queda ou destruição. Assim, deve ser destacada essa distinção entre a criminalização do acidente aeronáutico e a criminalização da investigação técnica do acidente aeronáutico. A criminalização do acidente é uma realidade no sistema jurídicos brasileiro. A criminalização da investigação do SIPAER vai contra todo o sistema jurídico brasileiro, não aceita em hipótese alguma.

De fato, mesmo com a criminalização, não haverá prejuízo para a prevenção de acidentes aeronáuticos. A investigação jurídica, que poderá levar ao processo judicial e à eventual condenação, é independente da investigação técnica, com finalidade preventiva. Com efeito, das conclusões expostas, pode-se deduzir que a criminalização se soma à finalidade preventiva da investigação técnica. Diga-se que o caso criado contempla apenas algumas das ilimitadas possibilidades que poderão ser conjecturadas e estudadas para desenvolver e aprofundar o debate.

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos pelo belo trabalho na Revista Conexão SIPAER e pela oportunidade de publicar este artigo científico neste periódico tão conceituado no meio aeronáutico. Agradeço aos meus familiares e amigos que estiveram presentes durante a construção deste trabalho de investigação, sobretudo pelas horas furtadas ao convívio e pela compreensão da importância de se elaborar uma contribuição científica.

## REFERÊNCIAS

- ALVES, Gilson Gilvan Conejo. **Diferença entre Negligência, Imprudência e Imperícia**. Disponível em: <<http://www.prevencaonline.net/2011/02/diferenca-entre-negligencia-imprudencia.html>>. Acesso em: 24 jan. 2017.
- BITENCOURT, Cezar Roberto. **Tratado de direito penal, 4: parte especial: dos crimes contra a dignidade sexual até dos crimes contra a fé pública**. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. E-book.
- BRASIL. Decreto-lei nº 2.848, de 07 dez. 1940. **Código Penal Brasileiro**.
- BRASIL. Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica nº 3-13, de 2014. Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica. **Comando da Aeronáutica**. Brasília, DF, Disponível em: <<http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/index.php/legislacao/category/1-nsca-norma-do-sistema-docomando-da-aeronautica-?download=33%3Anasca-3-13>>. Acesso em: 24 jan. 2018.
- CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal**. São Paulo: Saraiva, 2012. 1 v. E-book.
- GRECO, Rogério. **Código Penal: Comentado**. 11. ed. Niterói: Impetus, 2017.
- FREITAS, Wesley R. S.; JABBOUR, Charbel J. C. Utilizando estudo de caso (s) como estratégia de pesquisa qualitativa: boas práticas e sugestões. **Estudo e Debate**, Lajeado, v. 2, n. 18, p.07-22, 2011. Disponível em: <[https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/2148238/mod\\_resource/content/1/Protocolo de estudo de caso.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/2148238/mod_resource/content/1/Protocolo%20de%20estudo%20de%20caso.pdf)>. Acesso em: 24 jan. 2018.
- HONORATO, Marcelo. **Crimes Aeronáuticos**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015.
- JESUS, Damásio de. **Curso de direito penal, volume 1: parte geral**. 23. ed. São Paulo: Saraiva, 2011.
- NUCCI, Guilherme de Souza. **Manual de direito penal**. 11. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2015. E-book.
- WIKIPÉDIA. **Pipeta**. Wikipédia, 2013. Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Pipeta>>. Acesso em: 24 jan. 2017.....