

INSTITUTO PROFESSOR KALAZANS



Professor KALAZANS

LEI SIPAER (Lei 12.970) – A NOVA LEI QUE REGULAMENTA AS INVESTIGAÇÕES DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

Mais uma vez o Brasil, ao promulgar a lei 12.970 - Lei Sipaer -, no dia 08-05-14, vai na contra mão da realidade jurídica internacional e se desvia milhas e milhas do ideal sobre procedimentos de investigação de acidentes aeronáuticos.

A questão fundamental sobre esse assunto é que o Brasil não está alinhado com a doutrina internacional sobre investigação de acidentes aeronáuticos. A dicotomia sobre o assunto se divide em Investigação Técnica e Investigação Jurídica. Enquanto o Brasil não se alinhar e proceder com esse entendimento, estaremos fadados a equívoco como a mais nova lei que regula investigação de acidentes aeronáuticos.

A Investigação Técnica é aquela realizada pelas autoridades administrativas com a finalidade de prevenção. Este tipo de investigação é apresentado no item 3.1 do anexo 13 da seguinte forma:

“O único objetivo da investigação de acidente será o da prevenção de futuros acidentes” e “o propósito dessa atividade não é determinar culpa ou responsabilidade”.

Por outro lado a investigação judicial é aquela realizada pelas autoridades judiciais com a finalidade de apurar culpa e responsabilidade. Esse tipo de investigação tem respaldo no item 5.4.1 do anexo 13.

“todo procedimento judicial ou administrativo para determinar culpa ou responsabilidade deve ser independente da investigação de acidente aeronáutico”.

Conforme percebemos, o anexo 13 prevê uma investigação judicial. Embora o anexo 13 não estabeleça as expressões INVESTIGAÇÃO TÉCNICA e INVESTIGAÇÃO JUDICIAL, aerojuristas internacionais as definem dessa forma, pois claro está pelo anexo esta divisão.

Países bem mais avançados nos estudos dessa dicotomia tais como: França, EUA, Itália, Inglaterra, Espanha tem desenvolvido estudos de teses, pareceres sobre as diferenças desses tipos de investigação perfazendo uma sólida doutrina internacional que nosso país não poderia desprezar.

O assunto não se resume a simples definição, mas muito mais importante do que as nomenclaturas, está o entendimento e efeito disso. Pois está claro e definido internacionalmente que as atividades das autoridades investigativas não têm nada a ver com a investigação judicial. Devendo-se afastar o máximo possível de qualquer coisa que se remeta a investigação judicial. O assunto é essencial e não é novo. Espanha, bem antes da publicação do anexo 13, em 1948, publicou legislação referente à investigação de acidentes onde se preconizava a distinta separação entre a Investigação Judicial e a Investigação Técnica.

O grande equívoco da nova lei SIPAER reside exatamente nesse ponto, isto é, envolveu-se demais com aspectos judiciais. É isso que verificamos nos artigos 88-A § 2º e 88-D.

*§ 2º A autoridade de investigação Sipaer poderá decidir por não proceder à investigação Sipaer ou interrompê-la, se já em andamento, nos casos em que for constatado ato **ilícito doloso** relacionado à causalidade do sinistro e em que a investigação não trouxer proveito à prevenção de novos acidentes ou incidentes aeronáuticos, sem prejuízo da comunicação à autoridade policial competente.*

*Art. 88-D. Se, no curso de investigação Sipaer, forem encontrados **indícios de crime** relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente.*

O resultado desta equivocada lei é fruto de longos anos de interferência da comunidade aeronáutica brasileira em assuntos jurídicos relacionados à investigação de acidentes aeronáuticos. Ainda se vê no Brasil, profissionais da atividade aérea sem formação jurídica debater e até mesmos liderar debates em simpósios, congressos e por incrível que pareça ministrar aulas de Direito em cursos e até mesmo em universidades.

Diferentemente é a discussão em nível internacional onde aerojuristas renomados debatem, estudam, discutem de forma aprofundada e com conhecimento de causa do tema. E não será demasiado enfatizar que o debate tem que ser com renomados juristas com sólida formação em Direito e não com profissionais da atividade aérea como lamentavelmente ocorre no Brasil. Enquanto a ditadura da ignorância jurídica imperar no Brasil o resultado será de lei que acabamos de promulgar.

Ao analisar o dispositivo 88-A § 2º, verificamos que houve uma mescla da Investigação Técnica com Investigação Judicial. Contrariando preceitos internacionais e até mesmo do item 3.1 do anexo 13, a autoridade investigativa no Brasil passa a ter uma função atípica e judicial. Assunto jurídico amplo e complexo que escapa do objetivo do anexo 13.

Conduta dolosa faz parte de um complexo e amplo estudo da teoria da conduta passando por outros conceitos tais como culpa (negligência, imperícia, imprudência), culpa consciente, diferença ente dolo direto e dolo eventual, etc. Ou seja, assuntos e matérias que se distanciam das atividades investigativas com propósito de prevenção. Quando o artigo 88-D traz a expressão “*relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente*”, entra em compêndio e ampla matéria relacionada a Teoria da Conduta e Nexo Causal, que exige um profundo conhecimento que extrapola o conhecimento das autoridades investigativas.

Para entender a problemática da questão citamos dois processos em vigor no Brasil sendo um deles o processo penal envolvendo o acidente 1907 X Legacy ocorrido em setembro de 2006 quando um avião jato executivo de uma empresa de táxi aéreo americana colidiu Boeing 737 de companhia aérea brasileira resultando na morte de 154 pessoas. Nesse processo está havendo um extenso e complexo debate sobre as condutas dos profissionais envolvidos – pilotos e controladores. Um dos controladores foi acusado por conduta dolosa que foi qualificada como conduta culposa pelo juiz na aceitação da denúncia. Durante o processo, ouvindo as testemunhas e acusados e também durante um exaustivo estudo das provas, o juiz entendeu que era possível determiná-la como uma conduta dolosa. Debate digno de estudo por todos os membros da comunidade aeronáutica. Ao estudarmos este caso, os conflitos e discussões em torno da conduta culposa e dolosa é que podemos afirmar que a comunidade aeronáutica está a milhas de distância de assuntos judiciais para se envolver com eles.

Em relação ao acidente Voo 3054 ocorrido no aeroporto de Congonha no dia 17 de julho de 2007, matando 199 pessoas, houve denúncia culposa de alguns profissionais envolvidos em 2011. Em maio de 2014, no avançar do processo judicial, houve uma reformulação na denúncia transformando certas condutas culposas em dolosa, resultado de um grande debate jurídico jamais vista na atividade aérea.

Analisando esses dois acidentes e suas repercussões jurídicas, afirmamos que imputação de crimes e atos ilícitos dolosos trata de matéria jurídica que escapa ao escopo das atividades investigativas e duvidamos da competência desses profissionais em tal ciência.

Além do mais, conforme a Constituição Federal e leis penais de nosso país, determinar indícios de crimes e apuração de responsabilidade é tarefa de profissionais ligados à comunidade jurídica.

Dentre muitas coisas que poderíamos discutir nessa lei, apresentamos um fato desolador que se refere aos depoimentos dos profissionais envolvidos em acidentes. Há uma premissa que os depoimentos dos profissionais da atividade aérea não deveriam ser utilizados em processos judiciais, pois isso poderia inibir esses profissionais e em nada contribuir para a

prevenção de futuros acidentes. Se havia esse temor, agora com a nova lei as coisas vão piorar, pois se, em um depoimento, as autoridades investigativas detectarem indícios de crime, deverão comunicar as autoridades competentes.

Por outro lado a nova lei traz graves consequências jurídicas para os investigadores. Quais as responsabilidades das autoridades investigativas que não agirem de acordo com a nova lei deixando de denunciar as condutas criminosas detectadas durante a investigação?

O ideal seria que as autoridades investigativas realizassem suas atribuições típicas de investigar, e que cumprissem o que está estabelecido nos item do anexo 13, deixando que as autoridades judiciais realizassem a Investigação Judicial separadamente.

Além desses pontos aqui ressaltados, há outros equívocos nessa nova lei que coloca o Brasil a 180 graus da rota ideal de uma investigação técnica. Ao tentar inovar assumindo função judicial, o Brasil contraria concepção da CULTURA JUSTA que prevê um equilíbrio entre esses tipos de investigação, definindo muito bem a separação entre essas atividades. Em uma só tacada o Brasil contraria a CULTURA JUSTA e o próprio anexo 13. A comunidade aeronáutica está sendo ludibriada mais uma vez.

Em breve veremos uma sorte de debates, simpósios, congressos a respeito da nova lei repletos de argumentos falaciosos com a finalidade de explicar o inexplicável. Lamentável!

SUA ATITUDE DEFINE SUA ALTITUDE. VOE ALTO! ESTUDE COM O PROFESSOR KALAZANS

Sempre um prazer tê-los a bordo.

Conheça nossos livros sobre **ACIDENTES AÉREOS** e **DIREITO AERONÁUTICO**.

