



PROFESSOR KALAZANS

ACIDENTE AÉREO! QUANDO O ERRO (NÃO) DEVE SER PUNIDO?

Punição, criminalização, cultura justa, erro, erro profissional, dolo, culpa, violação...

Tópicos com os quais que a comunidade aeronáutica tem pouca intimidade. Este desconhecimento tem resultado em inúmeros equívocos e, principalmente, deixando os aeronautas a deriva quando se trata de uma defesa legítima a luz da Segurança de Voo e do Direito.

Valendo-se de uma ótica inovadora, o professor Kalazans faz uma abordagem criteriosa relacionando este tema a renomados acidentes ocorridos no Brasil e no mundo.

ERRO PROFISSIONAL (CULPA PROFISSIONAL) X CONDUTA CULPOSA

Os profissionais da aviação principalmente pilotos e controladores têm sido envolvidos pela responsabilidade jurídica sem precedentes na história da aviação. São muitas as razões que determinam a intensificação do interesse pelo estudo da responsabilidade legal desses profissionais.

Durante muitos séculos, a atividade aérea esteve revestida de caráter divino e mágico, atribuindo-se aos desígnios dos deuses a ciência de voar. Nesse contexto, desarrazoado seria responsabilizar todos os profissionais ligados a essa atividade, sobretudo o piloto que era figura de uma relação profissional que não admitia dúvida sobre a qualidade de sua atividade, e, menos ainda, a litigância sobre eles, sobretudo, em caso de acidente aeronáutico.

Contudo, em países de primeiro mundo, já em meados do século passado o que mais se vê é a contestação ao comportamento de profissionais das mais diversas áreas, seja dos

ocupantes de cargos públicos, como de profissionais liberais, empresários, enfim de toda gama de atividades.

Isso se deve, em grande parte, à descoberta por parte da maioria da população de que é detentora de direitos, de que lhe é lícito questionar, buscar apurar responsabilidades, e obter compensação por prejuízos sofridos, o que se costuma denominar de despertar da cidadania. E a atividade aérea não escapa desse contexto. A consequência que disso defluiu, é o expressivo aumento de demandas judiciais, dos mais baixos aos mais elevados valores, versando sobre os mais variados temas, o que tem provocado sobrecarga nos serviços judiciários e provocado o aumento da sede de solução dos litígios.

É óbvio que isso também comporta um lado negativo: há por parte de alguns o exagero, a intenção de discutir toda e qualquer conduta que entenda lesiva, mesmo que isso não esteja configurado. O profissional da atividade aérea tem sido alvo de tais situações, na medida em que deixando de ser visto como um ser acima da normalidade, um semideus, apto a operar milagres, é alvo de questionamentos, dúvidas e, não raro, busca-se responsabilizá-lo por resultados lesivos.

A aviação é, sem qualquer dúvida, uma atividade de risco. O piloto, o controlador e demais profissionais que atuam na aviação devem ser profissionais técnica e excelentemente preparados para tão complexa atividade.

Nessa conformidade, ao exercitarem este ofício estão sujeitos a posições das quais podem advir consequências sérias: incidente, acidentes e outras. Alguns desses atos são decorrentes de erro que perfazem condutas criminosas sendo passíveis de responsabilização

Daí, temos um aparente conflito entre a comunidade jurídica em sua função típica de responsabilizar juridicamente os atos lesivos decorrentes de erros que caracterizam infração legal, e por outro lado, a comunidade aeronáutica na busca de isenção de toda e qualquer responsabilização jurídica, principalmente em caso de acidente aeronáutico.

Haverá sim responsabilidade quando houver erros que são infrações às normas pertinentes, e deixará de ser quando houver erros que escapam ao conceito de conduta culposa. Saber diferenciar as circunstâncias que levariam a responsabilidade e as que não levariam, requer qualidades especiais e peculiares aos chamados, mais modernamente, de aerojuristas que são profissionais peritos tanto na ciência aeronáutica como na área jurídica.

Um dos grandes segredos relacionado à busca da responsabilidade jurídica na atividade está em diferenciar Conduta Culposa de Erro Profissional também conhecido por Culpa Profissional. Eis um grande enigma que a comunidade aeronáutica precisa desvendar para que não seja levada ao equívoco de acreditar que os profissionais da atividade aérea não possam ser responsabilizados legalmente quando erram, sobretudo em caso de acidente ou incidente aeronáutico.

Ao diferenciar erro profissional de culpa, faz-se necessário passar em revista em conceitos básicos de culpa e como este tópico é tratado dentro da ótica jurídica. São eles tratados no direito penal como crimes culposos.

São crimes dolosos aqueles onde o agente tem deliberadamente a intenção de produzir o resultado (dolo direto), ou aqueles onde o agente apesar de não pretender o resultado, assume o risco de vir a produzi-lo (dolo eventual).

Condutas culposas, por outro lado, consubstanciam-se naqueles onde o agente deu causa ao resultado por imprudência, negligência ou imperícia (art. 18, inciso II, do Código Penal).

A imprudência é uma atitude em que o agente atua com precipitação, inconsideração, com afoiteza, sem cautelas, não usando de seus poderes inibidores.

A negligência é a inércia psíquica, a indiferença do agente que, podendo tomar as cautelas exigíveis, não o faz por displicência ou preguiça mental.

A imperícia é a incapacidade, a falta de conhecimentos técnicos no exercício da arte ou profissão, não tomando o agente em consideração o que sabe ou deve saber.

É conveniente traçar, nesse ponto, a diferenciação entre erro (culpa) e erro profissional também conhecido como acidente.

O erro ou culpa (conduta culposa), que possibilita a condenação do profissional, é aquele em que se observa a presença de uma das três modalidades já descritas. O acidente, ou erro profissional, de forma diversa, assume outra conotação. Este ocorre quando, empregados os conhecimentos normais da ciência aeronáutica, por exemplo, chega à conclusão errada quanto ao resultado.

Não se pode responsabilizar o aeronauta por um erro profissional se, no seu atuar, não houve negligência, imperícia, imprudência, ou dolo.

O erro profissional é um acidente escusável, justificável e, de regra, imprevisível, que não depende do uso correto e oportuno dos conhecimentos e regras da ciência. Esse tipo de acidente não decorre da má aplicação de regras e princípios recomendados pela ciência. Deve-se à imperfeição e precariedade dos conhecimentos humanos, operando, portanto, no campo do imprevisto e transpondo os limites da prudência e da atenção humanas. Tendo agido racionalmente, segundo os preceitos fundamentais da *lexis artis*, ou, quando deles se afastar, o fizer por motivos justificáveis, não terá de prestar contas à justiça penal, por eventual resultado fatídico.

Destarte, o erro escusável é aquele oriundo da imperfeição da ciência aeronáutica, desde que o profissional não tenha se afastado, na prática da ação, das regras científicas de sua profissão.

Um exemplo de Erro Profissional (Culpa Profissional) ocorre quando o controlador baseado nas informações que recebe da tela do radar provê separação de acordo com a regulamentação vigente. No entanto as representações radar, por questão de deficiência técnica, são falsas resultando numa separação inadequada. Diagnosticando erradamente de acordo com os dados colhidos, se o controlador vier a provocar um acidente e comprovada esta deficiência do radar, não há de se responsabilizar, pois estaríamos diante claro exemplo de erro profissional. Diagnosticou erradamente não por erro próprio, mas por falha técnica alheia. Cabe ressaltar que embora não haja responsabilidade do controlador, haverá para a equipe técnica responsável pela manutenção do radar.

Ainda em se tratando de controle de tráfego aéreo, se um controlador receber informações a respeito da evolução de determinada aeronave, tais como ficha de progressão de voo eletrônica, visualização radar, X-4000, TARIS, SAGITÁRIO¹ e estas não forem compatíveis com a realidade, pode ser cogitado erro profissional, se o controlador se baseou nessas informações que, em tese, seriam corretas, mas que na realidade são falsas ou errôneas.

Vejamos um caso verídico sobre o tema que se configura um típico exemplo de Erro Profissional (Culpa Profissional).

Uma aeronave estava mantendo nível de voo 290 (FL 290) e seguia quinze milhas náuticas à frente de outra que estava mantendo nível de voo 240 (FL 240). A aeronave que estava à frente solicitou iniciar descida e como havia separação suficiente, foi autorizada a descer. Ao se aproximar do cruzamento do FL240, a aeronave que vinha atrás reportou nervosamente que havia um jato descendo sobre ela. O controlador já iniciava sua negativa, quando o alvo na tela do radar retrocedeu as quinze milhas náuticas e posicionou-se sobre a outra aeronave, fundindo os alvos.

Ou seja, pela visualização radar o controlador julgou que seria perfeitamente correta a mudança de nível, pois havia separação suficiente entre as aeronaves. Mas na realidade houve um erro de quinze milhas náuticas na representação radar levando o controlador a entender que havia separação quando na realidade as duas aeronaves estavam na mesma posição ocorrendo uma quase colisão.

Consultado técnicos responsáveis pelo sistema radar, informou que possivelmente este fenômeno esteja ligado ao radar que teve suas configurações alteradas eletronicamente à distância por outro órgão de controle.

Convém ressaltar que o Sistema de Tratamento e Visualização Radar é um dos pontos que está desenvolvendo importantes debates na apuração de responsabilidade dos controladores de tráfego aéreo envolvidos no acidente Voo 1907 X Legacy que está tramitando na Justiça Federal Brasileira.

¹ X-4000, TARIS, SAGITÁRIO – Conjunto de equipamentos e softwares ligados ao Sistema de Tratamento e Visualização Radar.

Também se encaixa no conceito de Erro Profissional o caso do controlador que presta serviço em espaço aéreo controlado convencional, isto é, sem cobertura radar. Para que preste o serviço de controle efetivo, o controlador precisa de informações do piloto no que se refere à altitude, nível de voo, velocidade e demais informações. Se o piloto passar ao controlador informações falsas relativas ao voo, condições atmosféricas, por exemplo, e se o controlador se valer destas informações para prover separação de outras aeronaves e disto resultar acidente aeronáutico, para o controlador não haverá responsabilidade alguma, pois embora incorrendo em erro, este foi um diagnóstico resultante de informações equivocadas repassadas pelo piloto. Embora não haja responsabilização para o controlador, haverá, neste caso, responsabilidade para o piloto por contribuir para o acidente ao passar falsas informações.

Em se tratando de erro profissional citamos o caso de um acidente ocorrido em que uma aeronave recebia as informações de rampa e trajetória de planeio – ILS². Considerando que estava alinhado com a pista de pouso o piloto prosseguiu para o pouso e veio a se chocar com obstáculos nas imediações do aeroporto. Na investigação constatou-se que o equipamento eletrônico a bordo apresentava discrepância considerável em relação às informações transmitidas pelos equipamentos eletrônicos de solo. Neste caso não há responsabilidade do piloto, pois o diagnóstico feito pelo piloto encaixa-se perfeitamente ao que denominados aqui de erro profissional. No entanto haverá responsabilidade para a equipe de manutenção da aeronave pela discrepância se assim comprovado.

Erro profissional também ocorre quando o piloto se vale de *check-list* - lista de checagem - para identificar emergência e este procedimento está incorreto quanto à forma ou conteúdo. Se o piloto numa situação de emergência seguir criteriosamente o procedimento elaborado pelo fabricante do motor ou da aeronave ou de qualquer dispositivo e equipamentos, e desta checagem incorreta resultar em acidente, estará incorrendo em erro profissional e será isento de responsabilidade. No entanto a empresa aérea, fabricante responsável por elaborar e divulgar o procedimento, treinar a tripulação serão responsáveis pelas consequências deste incorreto procedimento. Este é um dos assuntos que está sendo discutido no acidente do Voo 3054 ocorrido em Congonhas conforme veremos logo em seguir.

ERRO PROFISSIONAL E O VOO 402³

Outro exemplo de acidente aeronáutico em que pode ser cogitado o erro profissional é o episódio ocorrido no aeroporto de Congonhas no dia 31 de outubro de 1996, conhecido por voo 402 com uma aeronave do tipo Fokker-100 que fazia a ponte aérea entre São Paulo e Rio de Janeiro.

² ILS (Instrument Landing System) - Sistema de Pouso por Instrumentos.

³ Este acidente é analisado com mais detalhes no livro Desvendando a Caixa Preta II



Com noventa passageiros e seis tripulantes a bordo, caiu 24 segundos logo após a decolagem devido a uma falha no reversor (sistema de freio que deve ser acionado na hora do pouso) do motor direito, levando a morte todos os ocupantes da aeronave e mais três pessoas no solo.

O reversor é um verdadeiro freio e, devido o perigo que isso pode representar, a aeronave precisa ser equipada com dispositivos que impeçam a abertura em pleno voo. É uma das piores ocorrências que um piloto pode experimentar, pois é uma força que atua contrariamente ao voo. Com o reversor acionado, a turbina impulsiona a aeronave para trás e a possibilidade de queda é quase sempre certa.

O voo 402 apresentava um problema no reversor, no entanto o sistema de alarme acusava, erroneamente, um problema no sistema automático de aceleração ao invés de apontar a pane no reversor.

Esse fenômeno foi constatado nos dois voos anteriores ao acidente quando outra tripulação verificou que os dois manetes teimavam em não se manter sincronizados. O manete do motor número 2 que apresentava o problema ora acelerava ora desacelerava devido à frouxidão das conchas, levando a tripulação a fazer uma sincronização manual dos manetes.

Imediatamente após a decolagem do voo 402 aquilo que fora considerado impossível pela empresa construtora da aeronave ocorreu. O avião, impulsionado para frente pelo motor esquerdo, e para trás pela turbina direita, tomba para a direita e cai sobre casas e prédios na zona sul de São Paulo.

Considerando que a pane de reversor deixara de ser treinada pelos pilotos, por recomendação da representante da construtora da aeronave; considerando que a aeronave acusava uma falha no sistema de aceleração automática ao invés de reportar falha do reversor; considerando que os pilotos tiveram apenas 24 segundos para diagnosticar o tipo de emergência e tomar as medidas corretivas, poderíamos, neste caso específico, apontar para um típico exemplo de erro profissional isentando a tripulação de qualquer responsabilidade jurídica, pois não houve, por parte da tripulação, conduta culposa nem conduta dolosa.

No entanto pode se cogitar culpabilidade dos responsáveis por não terem implementado o treinamento, ou dos responsáveis que deixaram de regulamentar tal treinamento.

ERRO PROFISSIONAL E O ACIDENTE DO VOO LAUDA AIR NG 004

CULPA DO PILOTO PELA ABERTURA DO REVERSO EM VOO

Diferentemente do voo 402 onde podemos cogitar que não houve conduta culposa nem dolosa da tripulação – Erro Profissional - pelo acidente que decorreu da abertura do reverso em voo, temos o famoso caso da Lauda Air em que a abertura do reversor em voo pode ser atribuída à negligência da tripulação que levou a morte 213 passageiros e dez tripulantes.



No dia 26 de maio de 1996 o Boeing 767-300 da empresa aérea de linha regular Lauda Air do antigo corredor de fórmula 1 Niki Lauda, decolou do aeroporto de Hong Kong com destino a Viena, com escala prevista em Bangcoc, capital da Tailândia.

Ainda no procedimento de subida para o nível de cruzeiro de 310, com mais ou menos 5 minutos de voo surgiu um aviso de uma anormalidade no painel da aeronave. Embora o alarme se apresentasse de forma intermitente, não havia dúvidas sobre o tipo de falha, pois o alarme indicava claramente irregularidade do reverso de empuxo. Havia reais possibilidades do reversor se abrir em pleno voo.

Pelo fato de a pane se apresentar de forma intermitente o piloto julgou ser uma pane elétrica provocada por umidade no sistema.

Os pilotos, ao invés de tomar as medidas cabíveis sobre a falha demonstrada, ficaram discutindo sobre o que poderia ser. Embora a falha fosse identificada pelo sistema de alarme, não tomaram os procedimentos previstos no manual da aeronave.

Ora se há uma indicação de uma falha específica, não há como deixar de seguir os procedimentos previstos sem que se responsabilize por esta omissão. Embora houvesse uma indicação intermitente a falha fora claramente identificada: o reversor poderia abrir a qualquer momento.

Após quase 10 minutos de infrutíferas discussões entre piloto e copiloto e a inércia a respeito do procedimento para impedir ou reduzir os efeitos de uma possível abertura do reversor, as conchas do reversor do motor do lado esquerdo se abririam provocando uma virada violenta da aeronave e desacoplando imediatamente o piloto automático.

Se os dez minutos foram muitos, agora a tripulação teria pouquíssimos segundos para estabilizar a aeronave e evitar um possível mergulho. Se a aeronave entrasse em parafuso, a queda da aeronave seria inevitável.

Realmente o alarme estava fornecendo a indicação correta. Os pilotos, já tarde demais, identificam a abertura do reversor. A estrutura do Boeing 767 sofre esforço descomunal e os pilotos tentam com pés e mãos nos comandos controlar a incontrolável aeronave.

Na luta com os comandos os pilotos perdem os seis segundos, tempo máximo para que conseguissem recuperar o voo controlado.

Num mergulho vertiginoso a aeronave alcança a velocidade supersônica e começa a desintegrar-se levando a morte todos os ocupantes.

Não podemos cogitar a figura do Erro Profissional nesse acidente, pois o piloto deveria, pelos sinais apresentados, não somente identificar a falha mecânica como também tomar as medidas cabíveis para a situação apresentada.

Não houve erro na indicação do sistema de alerta, não houve erro de diagnóstico. Houve imperícia e negligência da tripulação que descaracteriza o Erro Profissional, ensejando responsabilidade jurídica.

Não será demasiado enfatizar que somente não haverá responsabilidade jurídica da tripulação se esta não concorrer com culpa ou dolo, ou seja, acidente puro. Havendo negligência, imperícia e imprudência sempre haverá responsabilidade jurídica daqueles que concorreram para o acidente ou incidente.

O traço marcante nestes exemplos e a relação com o assunto referente ao erro profissional está no sentido de não haver no agente nem a conduta dolosa nem a conduta culposa. Não havendo dolo nem culpa não há conduta criminosa. Contudo que ninguém se engane! Isto não pressupõe que não deva haver responsabilidade dos profissionais da atividade aérea em caso de acidente como muitos, equivocadamente, pensam. Somente em se tratando de erro profissional conforme explicamos e na ausência de dolo e culpa. O erro profissional não tem nada a ver com o erro comum habitualmente invocado pela comunidade aeronáutica.

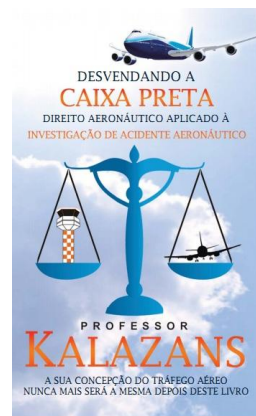
Não há cogitar de responsabilizar-se do profissional da atividade aérea quando se evidencia, que sua conduta profissional foi desenvolvida dentro de padrões técnicos aceitáveis e compatíveis ao caso real.

Reiterando o que se afirmou anteriormente, será preciso verificar, no caso concreto, se diante do grau de evolução da ciência aeronáutica, era ou não razoável se chegar a um diagnóstico correto ou a um julgamento satisfatório, desde que o resultado não se origine de imperícia, imprudência ou negligência para que não haja responsabilidade jurídica.

Diante da complexidade da atividade aérea e a interseção desta aérea com a ciência jurídica é que se torna muito difícil, mas não impossível, a identificação e apuração da responsabilidade jurídica na atividade aérea. Uma arte e ciência que não pode ser delegada a qualquer profissional, mas dever ser confiada aos peritos modernamente denominados aerojuristas.

ESSE ASSUNTO NÃO SE ESGOSTA NESTE ARTIGO. VEJA O ESTUDO COMPLETO NOS LIVROS DO PROFESSOR KALAZANS.

ACIDENTES AÉREOS (CSI DA AVIAÇÃO) DESVENDANDO A CAIXA PRETA



Aprecie, comente, critique e, principalmente, divulgue.

Sempre um prazer tê-los a bordo.