

INSTITUTO PROFESSOR KALAZANS

DIREITO AERONÁUTICO

Diretores, mecânicos, supervisores vão a julgamento por acidente aéreo.



Professor KALAZANS

A manutenção e a indústria da aviação, por sua complexidade, têm exigido uma equipe de profissionais que abrange mecânicos, gerentes, inspetores e outros técnicos com a finalidade de realizar e verificar as diversas etapas do trabalho.

A exigência desta equipe tem originado também responsabilidade para cada um deles dentro de suas funções. O inspetor, sob pena de responsabilidade jurídica, ao verificar a qualidade do serviço, deve procurar minuciosamente todo e qualquer tipo de falha que possa comprometer a segurança. Esta verificação pode variar de um aperto de parafuso à instalação de dispositivos mais complexos.

A negligência e imperícia no desempenho de suas funções têm gerado responsabilidade jurídica aos profissionais dessa área, tal como verificamos no acidente ocorrido com uma das aeronaves mais expressiva da história da aviação comercial em que diretores, mecânicos, supervisores foram a julgamento em fevereiro de 2010 pelo acidente aéreo que envolveu uma aeronave do tipo Concorde ocorrido em 25 de julho de 2000. Assim que deixou o solo na decolagem o Concorde da Air France já se incendiou para logo em seguida cair em Gonesse, nos arredores do aeroporto Charles de Gaulle.

Uma peça de metal perfurou um dos pneus do Concorde, na sequência houve a explosão dos reservatórios de combustível. As investigações provaram a relação de causa e efeito –nexo causal – entre a explosão e a peça largada por um DC-10 da Continental Airlines que havia decolado momentos antes do Concorde. Pedacos da borracha do pneu acabaram por atingir os depósitos de combustível, desencadeando o incêndio que viria a provocar a queda do aparelho resultando na morte de todas as pessoas que estavam a bordo e quatro outras que estavam em terra totalizando 113 mortes.

Depois de 18 meses de investigação, o Gabinete de Investigação e Análise –BEA – chegou à conclusão de que a origem de toda esta tragédia se resume numa peça mal apertada. Por conta disso um funcionário da Continental vai responder pelo acidente por ter apertado mal a peça de metal. Outro empregado, por ter negligenciado sua função, também será julgado por não ter verificado o trabalho de seu colega. Sentarão também no banco dos réus o diretor do programa Concorde entre 1978 e 1994, o engenheiro da Aerospaiale – um dos construtores do aparelho – e um inspetor, que inspecionou o avião ao serviço da Direção Geral de Aviação Civil. Todos responderão pelo resultado a título de culpa.

Outros acidentes semelhantes ocorreram por conta da manutenção, tal como o ocorrido em 24 de agosto de 2001 quando uma aeronave do tipo Airbus 330, conhecido como voo 236, de Toronto – Canadá – para Lisboa – Portugal - ficou sem combustível durante o voo sobre o Atlântico com 193 passageiros e 13 tripulantes. Sem que os pilotos soubessem identificar, ocorreu um vazamento de combustível no motor direito esgotando todo o combustível sendo realizado o pouso forçado mais significante de uma aeronave com pane seca até então.

Os investigadores portugueses acessaram os registros de manutenção da empresa e descobriram que cinco dias antes do acidente, a aeronave acidentada passara por uma manutenção e que o motor número dois havia sido removido para reparos. Por falta de material e com a anuência de seus superiores, o mecânico instalou um dispositivo retirado de um antigo motor que diferenciava da original em apenas alguns milímetros. Esta pequena diferença provocou uma fricção entre as peças fazendo com que viesse a se romper provocando o vazamento de todo combustível.

No dia seis de agosto de 2006 uma aeronave do tipo ATR-22 voava da cidade de Bari Sudeste da Itália para um *resort* quando os dois motores foram apagados devido à falta de combustível.

Em setembro de 2007 foi elaborado o relatório final dos investigadores que coincidiu com o parecer técnico do fabricante da aeronave alegando falha na manutenção. A aeronave havia passado por uma manutenção no dia anterior ao acidente quando o mecânico instalou um dispositivo do sistema de combustível da aeronave ATR-42 que não correspondia ao tipo da aeronave em questão. Embora fosse semelhante era de menor tamanho.

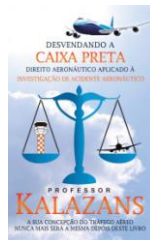


No dia 23 de março de 2009, numa sentença ainda não definitiva, não transitada em julgado, a justiça italiana condenou além do piloto e copiloto outros cinco profissionais ligados a empresa aérea totalizando a 62 anos de prisão. Supervisor, chefe de manutenção e mecânico foram condenados a oito anos cada um.

Se há um procedimento tecnicamente previsto constando em manuais com as medidas de cada peça, este procedimento, resultado de projetos engenhosamente desenvolvidos, não pode ser negligenciado sob pretexto algum. Respondendo por esta conduta todos os envolvidos nesta operação; os mecânicos, inspetores, diretores e os engenheiros responsáveis pela manutenção.

Para **cursos** de **DIREITO AERONÁUTICO** , e-mail para contato@professorkalazans.com.br

Esse assunto é mais bem explorado em nossos livros:



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

Sempre um prazer tê-los a bordo.