

Souza Neto: Sobre o relatório de investigação de acidente aéreo

No último dia 29, dois relatórios de investigação de acidentes aéreos do Cenipa — Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos — protagonizados por personalidades brasileiras foram divulgados. Os trágicos acidentes que vitimaram o jornalista Ricardo Boechat e o cantor Gabriel Diniz entristeceram o Brasil e, por isso, as divulgações das conclusões acerca das causas foram comentadas nas redes sociais.



As manifestações, na sua maioria, culpavam os pilotos,

qualificando-os como criminosos pelas mortes das personalidades, o que demonstra o desconhecimento de muitos em relação à finalidade do relatório de investigação.

Por isso, o presente artigo pretende demonstrar qual a finalidade do relatório de investigação de acidente aeronáutico e se este pode ser utilizado como prova em ação judicial para atribuir responsabilidade criminal, civil ou administrativa em desfavor dos envolvidos.

O senso comum acredita que o relatório de investigação tem o objetivo de identificar os culpados pelo acidente com o intuito de responsabilizá-los. Todavia, não é essa a finalidade do documento.

A Convenção sobre Aviação Civil Internacional de 1944, conhecida como Convenção de Chicago, norma basilar da aviação civil mundial, da qual o Brasil é signatário, em seu Anexo 13, dispõe que o único objetivo da investigação de um acidente ou incidente será a prevenção, não sendo o propósito da atividade atribuir culpa ou responsabilidade.

De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica — CBAer — (Lei nº 7.565/86), a investigação tem como único objetivo a prevenção de outros acidentes ou incidentes aeronáuticos, alcançada por meio da identificação dos fatores que tenham contribuído para a ocorrência, de forma direta ou indireta, bem como através das recomendações de segurança operacional.



Na mesma trilha, a Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica (NCSA) 3-6, documento que estabelece protocolos, responsabilidades e atribuições referentes às investigações de acidentes ou incidentes aeronáuticos, conceitua o relatório final como sendo um documento formal destinado a divulgar a conclusão oficial do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Sipaer), fundamentado nos elementos de investigação, na análise, na própria conclusão e nas recomendações de segurança de voo relativas ao sinistro, visando, exclusivamente, à prevenção de novas ocorrências. A NSCA 3-6 ressalta que não é propósito da investigação de acidente ou incidente aeronáutico a atribuição de culpa ou responsabilidade aos envolvidos na ocorrência.

Com efeito, um acidente ou incidente aéreo nunca é causado por apenas uma ação isolada, mas, sim, por uma cadeia de fatores, diretos ou indiretos, humanos (aspectos fisiológico, psicológico e operacional) ou mecânicos (aspectos de projeto, fabricação e de manuseio do material) que, somados, contribuem para a ocorrência do sinistro.

Dessa feita, a emissão do relatório final de investigação representa o pronunciamento da autoridade sobre os possíveis fatores que contribuíram para a ocorrência de determinado acidente aeronáutico, identificados, inclusive, de forma isolada, sem quantificação quanto ao grau de contribuição.

Nele, a autoridade emite as respectivas recomendações obtidas após a análise das causas do evento, unicamente em proveito da segurança operacional da atividade aérea, destinadas aos operadores (proprietários de aeronaves, companhias aéreas), tripulação, fabricantes e, com maior frequência, à Agência Nacional da Aviação Civil.

Outrossim, o Código Brasileiro de Aeronáutica preceitua que se no curso da investigação forem encontrados indícios de crime, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, a autoridade policial competente deverá ser comunicada.

Caso constatados, durante as investigações, indícios que denotem a existência de crime, contravenção, transporte intencional de substância ou material perigoso ou proibido, omissão ou ação intencional que contrarie os regulamentos aeronáuticos vigentes, o NSCA 3-6 dispõe que as autoridades deverão ser comunicadas e que, se verificada relação entre o ilícito e a ocorrência, a investigação poderá ser encerrada a qualquer momento. Tal decisão deverá levar em conta os benefícios para a prevenção de novas ocorrências aeronáuticas.

Com efeito, a jurisprudência se posiciona no sentido de reconhecer que o relatório de investigação de acidentes não deve ser utilizado para apurar a responsabilidade do acidente aéreo:



"Apelação. Responsabilidade civil. Acidente aéreo. Servidor público destacado para realizar vistoria aérea em regiões da cidade. Queda do helicóptero (...). O relatório do Cenipa não deve ser empregado para determinar excludente de responsabilidade. Relatório destinado a apurar os fatores contributivos para o sinistro, com vistas à melhoria das condições de segurança das operações aéreas, e que deve se manter afastado do juízo de culpabilidade a fim de estimular que os atuantes na indústria aérea colaborem com as investigações. Responsabilidade que deriva do defeito na prestação do serviço de transporte" (TJ-SP. Processo nº 1027041-72.2014.8.26.0053. Publicado em 3/2/2020).

Embora o Poder Judiciário reconheça a finalidade do relatório de investigação, há o entendimento de que as informações nele contidas podem ser somadas às demais provas produzidas no processo para apuração da responsabilidade civil dos proprietários da aeronave envolvida:

"Apelação — danos morais — acidente com avião — morte dos ocupantes — relatório do Cenipa (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) — que se soma aos demais elementos do processo — validade — responsabilidade civil dos proprietários da aeronave demonstrada — teoria da responsabilidade pelo fato da coisa — danos morais verificados — valor razoável — apelação desprovida — sentença mantida (...). Embora as informações do relatório do Cenipa (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) não tenham o condão de apurar responsabilidade civil, revelam-se aptas à somar aos demais elementos do processo, máxime por se tratar de prova lícita, submetida ao contraditório, cuja requisição de juntada ao processo, aliás, sequer foi questionada no momento oportuno" (TJ-MT. Processo nº 0001662-05.2007.8.11.0088. Publicado em 13/7/2015).

Portanto, o relatório de investigação de acidente aeronáutico é documento oficial elaborado com a finalidade de identificar os fatores que contribuíram para o ocorrido, e de emitir recomendações visando ao aperfeiçoamento da segurança da aviação. Logo, não tem o objetivo de apurar culpa ou responsabilidade dos envolvidos, embora possa ser utilizado como elemento para corroborar provas produzidas em ação judicial, cujo valor das informações será dado conforme o livre convencimento do juiz para embasar as suas decisões.

Meta Fields