

A eventual responsabilidade criminal dos integrantes do batalhão de Polícia Militar de operações aéreas da Polícia Militar do Paraná diante de acidentes Aeronáuticos

The eventual criminal responsibility of the members of the Military Police battle of air Military Police in Paraná in the event of Aeronautical accidents

DOI:10.34117/bjdv7n1-509

Recebimento dos originais: 05/12/2020

Aceitação para publicação: 19/01/2021

Adilson Luiz Lucas Prüsse

Tenente Coronel, QOPM da Polícia Militar do Paraná, formado pela Academia Policial militar do Guatupê - APMG

Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais 2007/2008, pela APMG

Curso Superior de Polícia 2016/2017, pela APMG

Bacharel em Direito pela PUC-PR

Especialista em Direito Administrativo Disciplinar pela UTP/PR

Especialista em Direito Penal pela UNIASSELVI

Especialista em Direito Militar pela UCAM

E-mail: adilsonprusse@gmail.com

RESUMO

A preocupação básica deste estudo é conscientizar os militares estaduais do Batalhão de Polícia Militar de Operações Aéreas (BPMOA) sobre a responsabilidade criminal diante dos procedimentos de operacionalização das aeronaves de asas fixa e rotativas. Este artigo tem como objetivo aumentar o grau de consciência situacional entre tripulantes e gestores da aviação da Polícia Militar do Paraná (PMPR) durante o cumprimento das missões de segurança pública. Realizou-se uma pesquisa bibliográfica considerando as contribuições de autores como HONORATO (2017), CORRÊA (2013) e RISTOW (2011), entre outros, procurando enfatizar a importância da boa interação entre tripulantes e gestores, bem como a necessidade de se estabelecer parâmetros mínimos de segurança de voo para serem mitigadas as possibilidades da ocorrência de acidentes aeronáuticos. Concluiu-se a importância de ter um Comandante de Batalhão atuante na administração técnica da aviação, de modo a garantir que o desempenho dos tripulantes seja de qualidade.

Palavras-chave: Responsabilidade Criminal, Acidentes Aeronáuticos, Consciência Situacional.

ABSTRACT

The purpose of this study is to raise the awareness of the officers of the Department of the air force of the Military Police in Paraná (BPMOA) concerning the criminal responsibility in aircraft accidents. This article aims to increase the degree of awareness among crew members and aviation managers of the Military Police of Paraná (PMPR) during the performance of public security missions. For this research, it was taken into account the contributions of authors such as HONORATO (2017), CORRÊA (2013) and RISTOW (2011), among others. It was highlighted the importance of a good interaction between crew and managers, as well as the need to establish aircraft safety parameters in

order to mitigate the possibilities of aircrafts accidents. In conclusion, it was emphasized the importance of having an active Military officer in the technical administration of the Department of the air force in order to ensure that the performance of the crew happens with quality.

Keywords: Criminal Liability, Aeronautical Accidents, Situational Awareness.

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como tema a responsabilidade criminal dos tripulantes e gestores da aviação da Polícia Militar do Paraná diante de um acidente aeronáutico, principalmente durante o cumprimento das missões de segurança pública.

Nesta perspectiva construíram-se questões que nortearam este trabalho:

- A tripulação e os gestores do BPMOA sabem mensurar as suas responsabilidades criminais frente a um acidente aeronáutico?
- Quais devem ser as ações mitigadoras a serem desenvolvidas para a prevenção de eventos danosos durante o cumprimento das missões de segurança pública?

Quando se fala em responsabilidade criminal trata-se do dever de arcar perante o ordenamento jurídico vigente sobre qualquer quebra aos seus ditames, por fato expressamente deliberado como crime ou contravenção penal.

Assim, as condutas de cada militar estadual deverão ser avaliadas durante o evento danoso, cabendo a responsabilização pelas condutas penais infringidas.

Vários são os conceitos de conduta penal, dentre eles ressalte-se o de Capez:

A conduta relevante para o Direito Penal é conceituada por Capez (2005, p.111) nos seguintes termos: “conduta penalmente relevante é toda ação ou omissão humana, consciente e voluntária, doloso ou culposa, voltada a uma finalidade típica ou não, mas que produz ou tenta produzir um resultado previsto na lei penal como crime. CAPEZ (2005 *apud* Ristow, 2011, p. 61).

Neste contexto, o objetivo primordial deste estudo é conscientizar a tripulação e os gestores da aviação da Polícia Militar do Paraná sobre a responsabilidade criminal de cada conduta penal consumada em um acidente aeronáutico.

Para alcançar os objetivos propostos, utilizou-se como recurso metodológico, a pesquisa bibliográfica, realizada a partir da análise pormenorizada de materiais já publicados na literatura e artigos científicos divulgados no meio eletrônico.

O texto final foi fundamentado nas ideias e concepções de autores como: Honorato (2017), Corrêa (2009) e Ristow (2011).

2 DESENVOLVIMENTO

A aviação na Polícia Militar do Paraná – PMPR teve início no século XX quando os seus integrantes demonstraram interesse em adquirir aeronaves, tendo em vista o emprego delas na Guerra do Contestado e pela convivência com os pioneiros da Aviação Militar do Exército Brasileiro.

Assim, no início de 1917, foi encaminhada uma proposta ao Comandante-Geral do Regimento de Segurança, para coleta de donativos para compra de um avião, sendo que a Comissão de Sargentos se uniu para arrecadar doações e em janeiro de 1918 havia obtido a quantia de Dezoito Contos de Réis, o suficiente para a compra de uma aeronave.

Como forma de homenagem à iniciativa dos abnegados policiais militares, a aeronave recebeu a denominação de Sargento.

Passando para o ano de 2002, foi criado no Paraná o Centro de Operações Aéreas (CAER), subordinado à Secretaria de Segurança Pública, e de constituição conjunta das Polícias Militar e Civil, o qual tinha por finalidade a “execução de operações aéreas policiais e de resgate, de acordo com as missões institucionais da Polícia Militar e Polícia Civil do Estado do Paraná. Este órgão foi extinto oficialmente em 2005.

Já em 2010 foi criado o Serviço Aeropolicial, subordinado diretamente a Casa Militar, tendo por missão dar apoio ao governo federal, estadual e municípios, realizar ações de defesa civil, operações policiais, resgates, buscas e salvamentos terrestres e aquáticos, e atendimento pré-hospitalar.

Em outubro do mesmo ano, este Serviço Aeropolicial foi transformado em Grupamento Aeropolicial – Resgate Aéreo (GRAER), subordinado ao Subcomandante-Geral da Polícia Militar do Paraná e em 20 de novembro de 2013 o grupamento foi elevado ao nível de Batalhão, sendo denominado atualmente de Batalhão de Polícia Militar de Operações Aéreas (BPMOA).

Diante da evolução ocorrida durante os últimos 05 anos, a estrutura logística e pessoal aumentou significativamente, bem como a responsabilidade pela gestão administrativa e operacional da aviação na PMPR.

Durante esse período histórico, um acidente aeronáutico ocorrido na Base Norte em julho de 2015 despertou na Corporação a necessidade de se estabelecer uma gestão rígida na condução da administração na área de relações humanas do efetivo do BPMOA.

Assim o presente estudo se torna importante para o esclarecimento e conscientização das responsabilidades criminais dos tripulantes e gestores do BPMOA diante do evento danoso.

De modo geral a atividade de aviação policial militar é bastante complexa, pois envolve a participação de inúmeras pessoas, como pilotos e demais tripulantes, que fazem o emprego propriamente dito das aeronaves, ou, ainda, todas aquelas outras que exercem papel fundamental para que o aparelho aéreo realmente alce voo, desde as que prestam os apoios de solo, até as que gerenciam as atividades aéreas dentro de uma Organização Policial Militar.

Assim, aos procedimentos operacionais trazem consigo uma gama de elementos necessários para que a aviação se desenvolva com segurança.

Oportuno citar o preparo constante dos pilotos, o treinamento específico do pessoal de apoio, os equipamentos de segurança embarcados nas aeronaves, os equipamentos de apoio de solo essenciais para o carregamento e descarregamento dos aviões e helicópteros, e até mesmo a supervisão gerencial exercida pelos comandantes, chefes ou diretores, como algumas dessas atividades.

Desta forma, caso qualquer elo dessa cadeia que descumpra ou que aja em desacordo com as suas atribuições, pode vir a ser a causa primordial para que um acidente aéreo ocorra, sendo assim a responsabilidade será compartilhada por todos os militares estaduais, conforme se vê no Manual do Comando da Aeronáutica (MCA) 3-3 - Manual de Prevenção do SIPAER:

3.1.6 OS COMANDANTES, DIRETORES OU CHEFES, SÃO OS RESPONSÁVEIS PELA PREVENÇÃO DE ACIDENTES

A prevenção de acidentes é responsabilidade de todos. Porém, é responsabilidade inerente à função de comando, direção ou chefia, a preservação do pessoal e do material que integram a organização.

[...]

3.1.6.6 Uma vez que os comandantes, diretores ou chefes são os principais responsáveis pela prevenção de acidentes, pode-se concluir que a ocorrência de um acidente reflete, dentre outros, falhas da administração. Grifo nosso.

Neste contexto surge a figura muito importante do Oficial de Segurança de Voo (OSV), o qual deve zelar pelo bom andamento da Segurança de Voo dentro das Organizações Militares de Aviação, tendo a principal incumbência de assessorar às suas chefias na prevenção de eventos danosos, conforme previsto no Código de Ética do SIPAER:

3 DEVERES DO OSV, ASV E ELEMENTO CERTIFICADO

- 3.1 Seguir rigorosamente os preceitos das normas do SIPAER.
- 3.2 Preservar, em sua conduta, a honra e a dignidade profissional.
- 3.3 Atuar com honestidade, veracidade, lealdade e boa-fé.
- 3.4 Empenhar-se em seu aperfeiçoamento pessoal e profissional.

3.5 Contribuir para o aprimoramento do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

3.6 **Envidar esforços na prevenção de acidentes aeronáuticos.**

3.7 **Prestar o assessoramento técnico necessário à prevenção de acidentes no âmbito da empresa, instituição ou Organização Militar que integre.**

[...] Grifo nosso.

Pois bem, em ocorrendo um acidente aeronáutico é imperioso que o Comandante do BPMOA, na qualidade de autoridade de Polícia Judiciária Militar, instaure o competente Inquérito Policial Militar (IPM), a fim de apurar os crimes militares, conforme se encontra insculpido no Código de Processo Penal Militar (CPPM):

Competência da polícia judiciária militar

Art. 8º Compete à Polícia judiciária militar:

a) apurar os crimes militares, bem como os que, por lei especial, estão sujeitos à jurisdição militar, e sua autoria;

b) prestar aos órgãos e juízes da Justiça Militar e aos membros do Ministério Público as informações necessárias à instrução e julgamento dos processos, bem como realizar as diligências que por eles lhe forem requisitadas;

c) cumprir os mandados de prisão expedidos pela Justiça Militar;

d) representar a autoridades judiciárias militares acerca da prisão preventiva e da insanidade mental do indiciado;

e) cumprir as determinações da Justiça Militar relativas aos presos sob sua guarda e responsabilidade, bem como as demais prescrições deste Código, nesse sentido;

f) solicitar das autoridades civis as informações e medidas que julgar úteis à elucidação das infrações penais, que esteja a seu cargo;

g) requisitar da polícia civil e das repartições técnicas civis as pesquisas e exames necessários ao complemento e subsídio de inquérito policial militar;

h) atender, com observância dos regulamentos militares, a pedido de apresentação de militar ou funcionário de repartição militar à autoridade civil competente, desde que legal e fundamentado o pedido. Grifo nosso.

Para tanto, o Código Penal Militar (CPM) tipifica a exposição ao perigo de aeronave de segurança pública em seu artigo 283 e parágrafos:

Atentado contra transporte

Art. 283. Expor a perigo aeronave, ou navio próprio ou alheio, sob guarda, proteção ou requisição militar emanada de ordem legal, ou em lugar sujeito à administração militar, bem como praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação aérea, marítima, fluvial ou lacustre sob administração, guarda ou proteção militar:

Pena - reclusão, de dois a cinco anos.

Superveniência de sinistro

§ 1º Se do fato resulta naufrágio, submersão ou encalhe do navio, ou a queda ou destruição da aeronave:

Pena - reclusão, de quatro a doze anos.

Modalidade culposa

§ 2º No caso de culpa, se ocorre o sinistro:

Pena - detenção, de seis meses a dois anos.

Portanto, durante a persecução pré-processual o encarregado do IPM deverá buscar a materialidade e autoria do delito penal militar, determinando a conduta criminosa, concomitantemente, dos tripulantes da aeronave e dos gestores.

As condutas criminosas dos tripulantes serão na modalidade dolosa¹, na qual o agente, de forma consciente, deseja colocar a aeronave de asas fixa e rotativas do BPMOA em perigo, ou assume o risco de produzir tal perigo, portanto subsumindo-se ao delito penal militar do artigo 283 do CPM.

Nesse diapasão, responderá nas penas do caput do artigo em comento o tripulante que, por exemplo, realize um voo rasante (sem estar autorizado), um voo ciente do excesso de carga, um voo sem visibilidade adequada, um pouso em área inadequada, lembrando que necessariamente deverá haver um perigo real à segurança da aeronave, sendo desnecessário que ocorra qualquer forma de acidente aeronáutico.

Caso a conduta dos tripulantes também resulte na queda ou na destruição da aeronave, os militares estaduais incidirão na qualificadora do delito penal militar de exposição ao perigo de aeronave previsto no parágrafo 1º do artigo 283 CPM.

Também, as condutas omissivas dos gestores do BPMOA devem ser alcançadas pelas sanções penais, pois eles se encontram na posição de “garante” do batalhão, isto é, militares estaduais que, tendo ciência de algum perigo que esteja presente na operação de suas aeronaves, deixe de agir, quando podia e devia agir, para evitar o evento danoso.

Salienta-se que não é a responsabilidade por qualquer evento que possa ser atribuído aos gestores, sendo necessário que tais militares estaduais tenham a percepção dos riscos não mitigados e, podendo agir para evitar o acidente aeronáutico, omitem-se quando suas funções na Organização Policial Militar lhe impõe o dever de agir.

A previsão legal de punição pela omissão dos gestores encontra-se insculpida no artigo 29 do Código Penal:

¹ Código Penal Militar - Artigo 33. Diz-se o crime: I - doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo;

Relação de causalidade

Art. 29. O resultado de que depende a existência do crime somente é imputável a quem lhe deu causa. Considera-se causa a ação ou omissão sem a qual o resultado não teria ocorrido.

§ 1º A superveniência de causa relativamente independente exclui a imputação quando, por si só, produziu o resultado. Os fatos anteriores imputam-se, entretanto, a quem os praticou.

§ 2º **A omissão é relevante como causa quando o omitente devia e podia agir para evitar o resultado. O dever de agir incumbe a quem tenha por lei obrigação de cuidado, proteção ou vigilância; a quem, de outra forma, assumiu a responsabilidade de impedir o resultado; e a quem, com seu comportamento anterior, criou o risco de sua superveniência.** Grifo nosso.

São exemplos de condutas omissivas dos gestores a falta de instrução aos tripulantes, manutenção inadequada das aeronaves, inobservância das normas de segurança operacional e administração irresponsável, devendo as condutas sempre ser fatores relevantes na cadeia causal do evento danoso.

Note-se que o direito penal aeronáutico não abarca somente a responsabilização dos operadores diretos das aeronaves do BPMOA por violações à segurança de voo, mas também é um dispositivo de prevenção às omissões da estrutura organizacional do Estado.

Por fim, Corrêa (2013, p. 98) ressalta a importância da prevenção de eventos danosos na aviação:

No meio aeronáutico, a prevenção de eventos danosos, de ordem material ou humana, **é pautada por meio dos elementos da motivação, educação e supervisão**, haja vista seu aspecto de investigação do problema desencadeado e não do estabelecimento de culpados. Esse trabalho é das Polícias, do Ministério Público e da Justiça, ou seja, das autoridades competentes para investigar, denunciar e julgar. Grifo nosso.

3 CONCLUSÃO

Diante do exposto, concluiu-se que a cultura aeronáutica militar da aviação da Polícia Militar do Paraná, erroneamente, não admite a responsabilização criminal das condutas dos tripulantes e gestores do BPMOA, ficando apenas na esfera dos danos patrimoniais imputados ao Estado.

Assim os militares estaduais responsáveis pela aviação na PMPR devem se conscientizar de que as suas condutas são alcançadas pela Justiça Militar Estadual, por meio do devido processo legal que busca a autoria e a materialidade do delito penal capitulado no artigo 283 do CPM.

Dessa forma, todo o material humano envolvido na aviação deve ser instigado a elevar o seu nível de consciência situacional sobre a operacionalização de voo, a fim de mitigar todo e qualquer evento danoso.

Além disso, cabe ao Comandante do BPMOA implementar, como estratégia de conscientização dos militares estaduais, palestras de cunho jurídico que demonstrem ações penais com casos concretos em que ocorreram sentenças condenatórias por crimes militares ligados direta ou indiretamente à aviação.

Nesta esteira, o trabalho eficaz de assessoramento técnico à prevenção de eventos danosos realizado pelo Oficial de Segurança de Voo do BPMOA será fundamental para que os militares estaduais realizem as suas atividades com a devida segurança.

Obviamente não se pode deixar de lado a responsabilidade solidária do Estado em dar todo o suporte logístico, técnico financeiro e de recursos humanos para que as missões aéreas sejam cumpridas com o mínimo de segurança operacional.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Decreto-Lei nº 1.001, de 21 de outubro de 1969. Código Penal Militar. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 21 out. 1969. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De11001.htm>. Acesso em: 26/12/2020.

_____. Decreto-Lei nº 1.002, de 21 de outubro de 1969. Código de Processo Penal Militar. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 21 out. 1969. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De11002.htm>. Acesso em: 26/12/2020.

_____. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. NSCA n. 3-12: Código de Ética do SIPAER. Brasília, 07 de dezembro de 2017. Disponível em: <file:///C:/Users/adils/AppData/Local/Temp/NSCA_3-12.pdf>. Acesso em : 26/12/2020.

_____. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. MCA n. 3-3: Manual de Prevenção do SIPAER. Brasília, 03 de dezembro de 2012. Disponível em:<<file:///C:/Users/adils/AppData/Local/Temp/mca%203-3.pdf>>. Acesso em: 26/12/2020.

HONORATO, Marcelo. Crimes Aeronáuticos. São Paulo: Lumen Juris, 2017.

CORRÊA, Sandro Vieira. A RESPONSABILIDADE PENAL DO COMANDANTE DE ASAS ROTATIVAS DA POLÍCIA MILITAR DE MINAS GERAIS EM FACE DAS MISSÕES DE DEFESA SOCIAL. Disponível em: <<https://www.pilotopolicial.com.br/wp-content/uploads/2017/06/MONOGRAFIA-FINAL-9-revisada.pdf>>. Acesso em: 27/12/2020.

RISTOW, Rogério. Direito Penal I – Parte Geral. Indaial: Uniasselvi, 2011.