



Estado de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
SUPERINTENDÊNCIA DA ACADEMIA ESTADUAL DE SEGURANÇA PÚBLICA
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA PÚBLICA

**RESPONSABILIDADES CIVIS E PENAIS DOS PILOTOS DE SEGURANÇA
PÚBLICA**

Alessandro Arantes Neres de Sousa – CAP QOPM

Orientador: Prof.^a M.^a Silvana Rosa de Jesus Ramos – TC QOPM

Biblioteca



00010703

9,6

Ula
X 321
0006703

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
SUPERINTENDÊNCIA DA ACADEMIA ESTADUAL DE SEGURANÇA PÚBLICA
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GERENCIAMENTO DE SEGURANÇA PÚBLICA

**RESPONSABILIDADES CIVIS E PENAIS DOS PILOTOS DE SEGURANÇA
PÚBLICA**

Alessandro Arantes Neres de Sousa – CAP QOPM

**Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Universidade Estadual de
Goiás como requisito parcial à obtenção
do título de Especialista em
Gerenciamento de Segurança Pública.**

Orientador: Prof.^a M.^a Silvana Rosa de Jesus Ramos – TC QOPM

Goiânia - GO

2013

**RESPONSABILIDADES CIVIS E PENAIIS DOS PILOTOS DE SEGURANÇA
PÚBLICA**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Universidade Estadual de
Goiás como requisito parcial à obtenção do
título de Especialista em Gerenciamento de
Segurança Pública:

**Após a defesa e análise do trabalho de conclusão de curso do candidato
supracitado, o mesmo foi considerado:**

() APROVADO com nota final ____.

() REPROVADO com nota final ____.

Prof.^a M.^a. Silvana Rosa de Jesus Ramos – TC QOPM
Universidade Estadual de Goiás

Prof. Esp. Ricardo Alves Mendes – Maj QOPM

RESPONSABILIDADES CIVIS E PENAS DOS PILOTOS DE SEGURANÇA PÚBLICA

CIVIL AND CRIMINAL RESPONSIBILITY OF PILOTS OF PUBLIC SECURITY

Alessandro Arantes Neres de Sousa¹
Silvana Rosa de Jesus Ramos²

RESUMO

Os PILOTOS DE SEGURANÇA PÚBLICA, são em sua pluralidade policiais ou bombeiros, agentes públicos que no âmbito de suas instituições, desenvolvem a atividade aérea como Comandantes de Aeronaves. Estes por suas vezes devem obedecer às regras estabelecidas em leis e regulamentos, elemento de análise deste trabalho. Contudo estudaremos estas normas de modo a definir e identificar as imputações e responsabilidades civis e penais destes profissionais, bem como observar lacunas e conflitos de normas existentes, definindo de forma ordenada as atribuições do comandante de aeronave na missão policial ou de defesa civil, pois o conhecimento dos preceitos legais promoverá a segurança do voo e facilitará o desempenho da função de forma juridicamente amparada.

PALAVRAS-CHAVE: Responsabilidades. Pilotos. Segurança Pública.

ABSTRACT

PILOTS OF PUBLIC SECURITY, are in its plurality police or firefighters, public agents within their institutions, develop air activity as Aircraft Commanders. These in their times must follow the rules set forth in laws and regulations, analysis element of this work. However we will study these standards to define and identify the charges and civil liabilities and criminal these professionals, as well as observing gaps and conflicts existing standards, defining orderly assignments of aircraft commander on the mission police or civil defense, because the knowledge of legal principles promote flight safety and facilitate the performance of the function of a legally supported.

Keywords: Responsibilities. Pilots. Public Security.

¹ Pósgraduando do Curso de Especialização em Gerenciamento de Segurança Pública da Superintendência da Academia Estadual de Segurança Pública em convênio com a Universidade Estadual de Goiás;

² Orientador: Prof.^a M.^a Silvana Rosa de Jesus Ramos, Polícia Militar do Estado de Goiás;

INTRODUÇÃO

Arquivo de Goiás
ACADEMIA DE POLÍCIA MILITAR
BIBLIOTECA

O presente trabalho discute os aspectos legais que abarcam os Pilotos de Segurança Pública, consequentemente ligados a Aviação de Segurança Pública, com isso buscaremos levar ao conhecimento destes profissionais suas responsabilidades, frente ao arcabouço jurídico brasileiro.

São inúmeras essas questões onde estaremos discutindo suas responsabilidades civis e penais, tendo como principal problema a quantidade de normas e a aplicabilidade por analogia destas, por falta de uma legislação específica.

Assim temos como objetivo principal garantir o mínimo de conhecimento sobre as regras usualmente aplicadas na atualidade e como objetivo específico suprir de forma sucinta essas informações garantindo que os Pilotos de Segurança Pública, tenham este conhecimento massificado, garantindo uma tranquilidade jurídica no desempenhar de sua função.

MATERIAIS E MÉTODOS

A metodologia utilizada baseia-se na consulta e pesquisa das legislações, doutrinas, jurisprudências. Com o estudo destes arcabouços jurídicos, passamos a discorrer sobre os entendimentos atualmente empregados pelos aplicadores das leis, passando este conhecimento de forma sintética aos Pilotos de Segurança Pública.

DESENVOLVIMENTO

1 – RESPONSABILIDADE

O vocábulo responsabilidade e sua idéia fundamental, conforme sua própria concepção morfológica está fundamentadamente ligada a um encargo, a origem da palavra provém de: “Res” – Coisa, bem, aquilo que faça parte do mundo e das possíveis relações jurídicas; “pondere” – Equilibrar, ponderar e “idade” – Sufixo de ação. De acordo com Rui Stoco:

A noção da responsabilidade pode ser haurida da própria origem da palavra, que vem do latim *respondere*, responder a alguma coisa, ou seja, a necessidade que existe de responsabilizar alguém pelos seus atos danosos. Essa imposição estabelecida pelo meio social regado, através dos integrantes da sociedade humana, de impor a todos o dever de responder por seus atos, traduz a própria noção de justiça existente no grupo social estratificado. Revela-se, pois, como algo inarredável da natureza humana (STOCO, 2007, p.114).

Assim, o termo responsabilidade não se resume apenas na obrigação de quem causou o dano de repará-lo, de retornar a situação do lesado ao status quo, mas também em garantir uma relação jurídica equilibrada e ética. Agindo os sujeitos de forma não ética ou não equilibrada a responsabilidade seria usada para impor tal equilíbrio.

1.1 – Responsabilidade Civil

O conceito de responsabilidade civil está associado à noção de não prejudicar outro. A responsabilidade pode ser definida como a aplicação de medidas que obriguem alguém a reparar o dano causado a outrem em razão de sua ação ou omissão.

A responsabilidade civil provém da violação de uma norma preexistente, a qual gerará uma obrigação ao causador do dano de indenizar o lesionado. É a consequência jurídica e patrimonial do descumprimento de uma obrigação. Princípio do NEMINEM LAEDERE: “A ninguém é dado causar prejuízo a outrem.” Dependendo do tipo de norma jurídica violada, essa responsabilidade civil será contratual ou extracontratual/aquiliana:

Na primeira, configura-se o dano em decorrência da celebração ou da execução de um contrato. O dever violado é oriundo ou de um contrato ou de um negócio jurídico unilateral. Se duas pessoas celebram um contrato, tornam-se responsáveis por cumprir as obrigações que convencionaram.

Já a responsabilidade extracontratual, que também é denominada de aquiliana, tem por fonte deveres jurídicos originados da lei ou do ordenamento jurídico considerado como um todo. O dever jurídico violado não está previsto em nenhum contrato e sem existir qualquer relação jurídica anterior entre o lesante e a vítima. Mas previsto no Código Civil Brasileiro nos artigos 186 a 188, vimos também que nos citados dispositivos estão previstas excludentes, vejamos:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.

Art. 188. Não constituem atos ilícitos:

I - os praticados em legítima defesa ou no exercício regular de um direito reconhecido;

II - a deterioração ou destruição da coisa alheia, ou a lesão a pessoa, a fim de remover perigo iminente.

Parágrafo único. No caso do inciso II, o ato será legítimo somente quando as circunstâncias o tornarem absolutamente necessário, não excedendo os limites do indispensável para a remoção do perigo.

O art. 187 do CC, trata do abuso de direito e não inclui em sua definição a CULPA. Para o direito brasileiro o abuso de direito se caracteriza pelo DESVIO DE FINALIDADE, não pela intenção de causar prejuízo, não carecendo de qualquer análise de culpa para ser caracterizado.

Não interessa a existência de dolo ou culpa. Utiliza-se o CRITÉRIO OBJETIVO FINALÍSTICO. Basta exceder, desviar a finalidade, não sendo necessária a intenção de provocar dano.

Mesmo havendo a noção de culpa no conceito de ato ilícito (art.186), este deve sempre ser interpretado de acordo com o art. 927 do CC, o qual traz em seu parágrafo único, a responsabilidade civil independente de culpa, ou seja, a RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA, vejamos:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Na prática, tanto a responsabilidade contratual como a extracontratual dão ensejo à mesma consequência jurídica: a obrigação de reparar o dano. Desta forma, aquele que, mediante conduta voluntária, transgredir um dever jurídico, existindo ou não negócio jurídico, causando dano a outrem, deverá repará-lo.

A responsabilidade Civil do Estado, esta disciplinada na Constituição Federal de 1988, no § 6º do artigo 37, bem como no Código Civil, com a seguinte redação:

Art. 37 § 6º da CF - As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

Art. 43 do CC - As pessoas jurídicas de direito público interno são civilmente responsáveis por atos dos seus agentes que nessa qualidade causem danos a terceiros, ressalvado direito regressivo contra os causadores do dano, se houver, por parte destes, culpa ou dolo.

A análise destes dispositivos nos revela que o Estado só responde objetivamente pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, vimos que a Constituição adotou expressamente a teoria do risco administrativo como fundamento da responsabilidade da Administração Pública, porquanto condicionou a responsabilidade objetiva do Poder Público ao dano decorrente da sua atividade administrativa, isto é, aos casos em que houver relação de causa e efeito entre a atuação do agente público e o dano. Sem essa relação de causalidade não há como e nem porque responsabilizá-lo objetivamente.

Contudo, quando não se pode exigir do Estado uma atuação específica, tendo este, entretanto, um dever genérico de agir, e o serviço não funciona, funciona mal ou funciona tardiamente, haverá omissão genérica, pela qual responde a Administração subjetivamente com base na culpa anônima; quando o Estado tem dever específico de agir e a sua omissão cria a situação propícia para a ocorrência do evento danoso, em situação que tinha dever de agir impedi-lo, haverá omissão específica e o Estado responde objetivamente.

Denomina-se responsabilidade civil subjetiva aquela causada por conduta culposa *lato sensu*, que envolve a culpa *stricto sensu* e o dolo. A culpa (*stricto sensu*) caracteriza-se quando o agente causador do dano praticar o ato com negligência ou imprudência. Já o dolo é a vontade conscientemente dirigida à produção do resultado ilícito.

A responsabilidade civil objetiva, que prescinde da culpa. Consiste na reparação de determinadas situações sem a necessidade de análise de culpa, bastando apenas a existência da conduta humana, do dano e do nexo de causalidade. Embasa-se, dentre outras, na teoria do risco, pela qual toda pessoa que exerce alguma atividade que gera risco de dano a terceiros, se o dano for ocorrido, deve ser reparado, mesmo que não haja concorrido com culpa. A responsabilidade civil objetiva está presente no parágrafo único do art. 927 do Código Civil.

A teoria do risco é o fundamento dessa espécie de responsabilidade, sendo resumida por Sergio Cavalieri nas seguintes palavras:

Todo prejuízo deve ser atribuído ao seu autor e reparado por quem o causou independente de ter ou não agido com culpa. Resolve-se o problema na relação de nexo de causalidade, dispensável qualquer juízo de valor sobre a culpa. (CAVALIERI FILHO, 2008, p. 137).

1.2 – Responsabilidade Penal

A responsabilidade Penal em nosso ordenamento jurídico pátrio esta atribuída a capacidade do indivíduo em responder penalmente por sua ação delituosa desde que este agente seja penalmente imputável.

Precisamos ter em pensamento que responsabilidade penal significa a compulsão ou o direito de responder perante a Lei por um fato cometido, fato este considerado pela lei vigente como um crime ou uma contravenção, é um atributo jurídico. Não se trata de uma qualidade, mas de uma consequência, quem tem capacidade de imputação e sofreu legitimamente a imputação de um ato, dá contas deste.

No Direito Penal Brasileiro, para que qualquer pessoa seja responsável penalmente por um determinado delito são necessárias três condições básicas:

- I. Ter efetivamente praticado o delito;
- II. À época do fato ter tido entendimento do caráter criminoso da ação;
- III. À época do fato ter sido livre para escolher entre praticar ou não.

Penalistas tradicionais não aceitam a responsabilização penal da pessoas jurídica por entenderem que estes entes morais não têm vontade própria, manifestando-se somente através de seus dirigentes – pessoas físicas, não podendo assim terem culpa por serem entes inanimados. A lição de Aníbal Bruno, por exemplo, é clara neste sentido: " [...] Sujeito ativo do crime é o homem que o pratica. Só ao ser humano se reconhece capacidade para delinquir [...]". É fato, que a pessoa moral é uma realidade jurídica, criada pela lei, que modifica em unidade um agrupamento de pessoas reunidas para determinado fim e à qual concede o regime jurídico capacidade de direito e obrigações. No Direito Privado, às corporações e fundações pode ser assim atribuída a capacidade de direito. No Direito Penal, a situação, porém, é diversa. O fulcro em que ajusta o Direito Penal Tradicional é a culpabilidade, cujo conceito depende de elementos biopsicológicos que só na pessoa natural podem existir. A própria especialização da pena a cada caso concreto há de ter em consideração a personalidade do delinqüente, que é um elemento de índole naturalista-sociológica, impossível de existir em uma entidade puramente jurídica como são as pessoas morais. São considerações que tiram todo fundamento à idéia de capacidade desses entes jurídicos de serem sujeitos de fatos criminosos. Desta forma é inimaginável a infligção de pena sem a mensuração da culpabilidade do acusado (que à evidência só pode tratar-se de um ser humano), ou seja da maior ou menor reprovabilidade da sua conduta, analisada por meio da manifestação da vontade através de um comportamento positivo (comissivo) ou de negativo (omissivo), observadas na medida de sua participação (CP, art. 29) e, ainda diante das circunstâncias que o levaram ao cometimento do crime (CP, art. 59). Desta feita pessoas jurídicas não cometem crime; os seus administradores, sócios-proprietários ou não, é que, através dela perpetram.

2- RESPONSABILIDADES DOS PILOTOS DE SEGURANÇA PÚBLICA

As responsabilidades dos Pilotos de Segurança Pública, no arcabouço normativo Brasileiro, como ocorrem com todos os servidores da Administração Pública é dever da Administração (genérico) e de todo Administrador Público (específico), caso este pratique um ato ilícito, até mesmo penal como a condescendência criminosa.

Existe uma concordância tradicional que essa responsabilização pode acontecer em três campos do Direito: Administrativa, civil e penal, sendo que no caso deste ultimo, se o Piloto de Segurança Pública for pertencente a uma instituição militar o mesmo ainda poderá ser responsabilizado conforme o Código Penal Militar. Contudo resumidamente significa dizer que este profissional poderá por um mesmo fato ilícito, sofrer implicações de ordem administrativas, civil e penal, sem que exista qualquer ofensa ao princípio *ne bis in idem*, caracterizando a chamada tríplice responsabilidade.

Existem também entendimentos de um quarto campo de responsabilidade, amparado Legalmente na Lei Nº 8.429/92, que dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional e dá outras providências. Pois na totalidade da doutrina, não se configura como ilícito penal e para alguns não configura como ilícito administrativo, podendo ocorrer ao mesmo tempo, a punição disciplinar e a sanção decorrente do ato de improbidade, vejamos:

Art. 1º Os atos de improbidade praticados por qualquer agente público, servidor ou não, contra a administração direta, indireta ou fundacional de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios, de Território, de empresa incorporada ao patrimônio público ou de entidade para cuja criação ou custeio o erário haja concorrido ou concorra com mais de cinquenta por cento do patrimônio ou da receita anual, serão punidos na forma desta lei;

Art. 5º Ocorrendo lesão ao patrimônio público por ação ou omissão, dolosa ou culposa, do agente ou de terceiro, dar-se-á o integral ressarcimento do dano;

Art. 12º Independentemente das sanções penais, civis e administrativas previstas na legislação específica, está o responsável pelo ato de improbidade sujeito às seguintes cominações, que podem ser aplicadas isolada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade do fato. (grifo nosso)

2.1 – Responsabilidades Civis dos Pilotos de Segurança Pública

A responsabilidade Civil do Piloto de Segurança Pública esta intrinsecamente ligada à responsabilidade civil da Administração Pública, que também e denominada Responsabilidade Civil do Estado, que nada mais é do que quando o próprio Estado deve reparar civilmente (indenizar) o dano causado por seus agentes ou por suas atividades, colocando aquele que sofreu o dano na mesma situação em que se encontrava antes. Conforme já mencionado neste artigo a responsabilidade extracontratual do Estado.

Nossa Carta Magna, no seu § 6º, do artigo 37 da CF, dispõe:

§ 6º - As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

No ponto de vista tradicional da doutrina brasileira, de forma pacífica, no Brasil, consagrou-se a responsabilidade objetiva (teoria do risco administrativo) para os danos causados pelo Estado, isso abrangendo tanto a ação como a omissão do Estado.

No mesmo sentido da Constituição Federal de 1988 o Código Civil de 2002 ordena:

Art. 43. As pessoas jurídicas de direito público interno são civilmente responsáveis por atos dos seus agentes que nessa qualidade causem danos a terceiros, ressalvado direito regressivo contra os causadores do dano, se houver, por parte destes, culpa ou dolo.

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.

Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.

Art. 188. Não constituem atos ilícitos:

I - os praticados em legítima defesa ou no exercício regular de um direito reconhecido;

II - a deterioração ou destruição da coisa alheia, ou a lesão a pessoa, a fim de remover perigo iminente.

Parágrafo único. No caso do inciso II, o ato será legítimo somente quando as circunstâncias o tornarem absolutamente necessário, não excedendo os limites do indispensável para a remoção do perigo.

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Segundo Cahali (1996, p. 44):

A teoria do risco administrativo não leva à responsabilidade integral do Poder Público, para indenizar em todo e qualquer caso, mas sim dispensa a vítima da prova da culpa do agente da Administração, cabendo a esta a demonstração da culpa total ou parcial do lesado, para que então fique ela total ou parcialmente livre da indenização (...). Na realidade, qualquer que seja o fundamento invocado para embasar a responsabilidade objetiva do Estado (risco administrativo, risco integral, risco-proveito), coloca-se como pressuposto primário da determinação daquela responsabilidade a existência de um nexo de causalidade entre a atuação ou omissão do ente público, ou de seus agentes, e o prejuízo reclamado pelo particular.

No mesmo pensamento doutrina Meirelles (2000, p. 616):

O legislador constituinte só cobriu o risco administrativo da atuação ou inação dos servidores públicos; não responsabilizou objetivamente a Administração por atos predatórios de terceiros, nem por fenômenos naturais que causem danos aos particulares.

Já Di Pietro (1999, p. 518), ratifica os doutrinadores brasileiros:

Sendo a existência do nexo de causalidade o fundamento da responsabilidade civil do Estado, esta deixará de existir ou incidirá de forma atenuada quando o serviço público não for a causa do dano ou quando estiver aliado a outras circunstâncias, ou seja, quando não for a causa única.

Diante desta linha de esclarecimentos não resta dúvidas que caso a vítima, terceiro, caso fortuito ou de força maior concorram para o resultado, sendo este de forma exclusiva, interrompe o nexo causal e também quando a vítima concorrente, reduz a indenização, da mesma forma que na responsabilidade aquiliana.

Também foi visto acima no art.43 do CC, o direito de regresso, pois uma vez reconhecida a responsabilidade civil do Estado, surgirá o direito de regresso, ou seja, o direito de o Estado reaver o montante pago à vítima do dano, esse direito de regresso,, todavia, somente surgirá quando o agente tiver atuado por culpa ou dolo.

Nos últimos anos, a responsabilidade civil, foi entusiasmada pela evolução tecnológica e acentuada pelo grande numero de acidentes sejam eles no trânsito, trabalho e aeronáutico, estes por suas vezes irreparáveis devido aos valores vultuosos, onde o autor não tem patrimônio que garanta o ressarcimento. Surgindo assim de forma legal no meio aeronáutico o seguro, como forma de garantir e minimizar os danos.

2.2 – Responsabilidades Penais dos Pilotos de Segurança Pública

A responsabilidade penal dos Pilotos de Segurança esta eminentemente ligada ao ordenamento jurídico penal brasileiro e sua reprovação esta atrelada ao comportamento do agente, perante a situações reais, observando-se, ele poderia e/ou deveria ter agido de modo diferente, portanto o fato típico e ilícito qualifica-se pelo Dolo ou pela Culpa. Sendo que este profissional esta sujeito as normas penais brasileiras e as infrações previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica, algumas infrações imputadas ao piloto comandante de aeronaves são:

- a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;
- b) impedir ou dificultar a ação dos agentes públicos, devidamente credenciados, no exercício de missão oficial;
- c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;
- d) tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;
- e) participar da composição de tripulação em desacordo com a lei;
- f) utilizar aeronave com tripulantes estrangeiros ou permitir a este o exercício de qualquer função a bordo em desacordo com a lei;
- g) desobedecer às determinações da autoridade do aeroporto ou prestar-lhe falsas informações;
- h) desobedecer aos regulamentos e normas de tráfego aéreo;
- i) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão de aeronauta;
- j) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;
- k) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;
- l) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de hora de trabalho ou voo;
- m) operar a aeronave em estado de embriaguez;
- n) taxiar aeronave para decolagem, ingressando na pista sem observar o tráfego;

- o) retirar-se de aeronave com o motor ligado sem tripulante a bordo;
- p) operar aeronave deixando de manter fraseologia padrão nas comunicações radiotelefônicas;
- q) ministrar instruções de voo sem estar habilitado.

Todas essas infrações além de impor sanções no âmbito do direito aeronáutico, ainda acarretará responsabilidades e sanções penais.

Neste sentido o Código Penal de 1940 ordena:

Atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo (grifo nosso)

Art. 261 - Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea:

Pena - reclusão, de dois a cinco anos.

Sinistro em transporte marítimo, fluvial ou aéreo

§ 1º - Se do fato resulta naufrágio, submersão ou encalhe de embarcação ou a queda ou destruição de aeronave:

Pena - reclusão, de quatro a doze anos.

Prática do crime com o fim de lucro

§ 2º - Aplica-se, também, a pena de multa, se o agente pratica o crime com intuito de obter vantagem econômica, para si ou para outrem.

Modalidade culposa

§ 3º - No caso de culpa, se ocorre o sinistro:

Pena - detenção, de seis meses a dois anos.

Falsidade ideológica (grifo nosso)

Art. 299 - Omitir, em documento público ou particular, declaração que dele devia constar, ou nele inserir ou fazer inserir declaração falsa ou diversa da que devia ser escrita, com o fim de prejudicar direito, criar obrigação ou alterar a verdade sobre fato juridicamente relevante:

Pena - reclusão, de um a cinco anos, e multa, se o documento é público, e reclusão de um a três anos, e multa, se o documento é particular.

Parágrafo único - Se o agente é funcionário público, e comete o crime prevalecendo-se do cargo, ou se a falsificação ou alteração é de assentamento de registro civil, aumenta-se a pena de sexta parte.

No âmbito penal, as principais infrações cometidas por pilotos estão abrangidas por estes dois artigos, porém às infrações que por ventura ocorrerem devido a estas condutas serão tipificadas pelo crime correspondente, no caso do artigo 261CP, fica claro as condutas delitivas e estas não necessitam de resultado: lesão, morte. Basta a conduta "perigo", ocasionada pelo piloto. E caso ocorra os resultados queda o crime passa a ser qualificado e se desta resultante ainda originar morte ou lesão a pena pode ser aumentada mais da metade ou dobrada.

Ainda no domínio das regras de aviação, o piloto de segurança pública, esta amparado pela RBHA 91 (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica), sub-parte K. Face às peculiaridades das atividades aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil, esta sub-parte estabelece normas e procedimentos aplicáveis a tais atividades, incluindo formação de tripulações e manutenção das aeronaves e condições especiais para sua operação e operacionalidade.

CONCLUSÃO

Fica claro que hoje a Aviação de Segurança Pública é uma realidade em nosso País, e durante anos esteve ligada as instituições com formação militar, que conforme preceitos constitucionais sempre acolheram as forças auxiliares, com isso durante anos não se falaram em uma legislação específica para regular este seguimento da aviação governamental, ficando simplesmente regulado por uma subparte do regulamento brasileiro de homologação aeronáutica.

Hoje a Aviação de Segurança Pública é um grande seguimento da aviação em nosso país que requer urgentemente normas mais específicas para sua operacionalidade e organização.

A responsabilidade civil e penal do piloto de segurança pública, pode render penas e indenizações severas aos pilotos e operadores, que em muitas situações, não se dão conta dos aspectos jurídicos que envolvem suas atividades. O arcabouço jurídico pátrio é austero na construção de um ambiente positivo de segurança da aviação, especialmente quando considera os efeitos perversos e as ameaças causadas por situações ilícitas que se revelam em tragédias para a aviação.

Vale ainda ressaltar que não foi tema deste trabalho discutir as possíveis sanções administrativas e de cunho penal militar.

Com isso concluímos que é de necessidade urgentíssima o estudo, confecção e aplicação de normas mais específicas para essa modalidade de aviação.

REFERÊNCIAS

1. Beni EA. Aviação de Segurança Pública e a Responsabilidade Cível do Comandante de Aeronave da Polícia Militar do Estado de São Paulo [monografia]. Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais/I-2009. Centro de Aperfeiçoamento e Estudos Superiores. 2009.
2. Brasil. Constituição Federal da República Federativa do Brasil - 1988.
Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm.
3. Brasil. Lei Federal nº 7.565 de 19 de Dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565.htm
4. Brasil. Lei Federal nº 8.429 de 10 de Junho de 1992. Dispõe sobre, Improbidade Administrativa. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8429.htm.
5. Brasil. Lei Federal nº 10.406 de 10 de Janeiro de 2002. Dispõe sobre o Código Civil Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm.
6. Cahali YS. Responsabilidade Civil do Estado. 2ª Ed. São Paulo: Malheiros, 1996. p: 44.
7. Cavalieri SF. Programa de Responsabilidade Civil. 5ª Ed. São Paulo: Malheiros, 2003.
8. Conteúdo sobre Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica. RBHA 91. Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/rbha.asp>. Acesso em 10/08/2013 às 13h00min.
9. Di Pietro MSZ. Direito Administrativo, 13ª Ed. São Paulo: Atlas, 1999. p. 518.
10. Meirelles HL. Direito Administrativo Brasileiro. 26ª Ed. Rio de Janeiro: Malheiros, 2000. p. 616.
11. Santos MAC. Responsabilidade Penal das Pessoas Jurídicas de Direito Público por Dano Ambiental. Publicado na internet em: 01/2004. JUS Navegandi. Disponível em: <http://jus.com.br/artigos/4733/responsabilidade-penal-das-pessoas-juridicas-de-direito-publico-por-dano-ambiental>
12. Santos PPS. Responsabilidade Civil: Origem e Pressupostos Gerais [TCC]. Universidade Federal do Maranhão. Disponível em: http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=11875.
13. Stoco R. Tratado de Responsabilidade Civil: Doutrina e Jurisprudência. 7ª Ed. São Paulo Editora. Revista do Tribunais, 2007.