

PROGRAMA DE PREVENÇÃO DO USO DE ÁLCOOL E DROGAS NA AVIAÇÃO

Dr. Sulaiman Miguel Neto*

1. Introdução

A paz social é a objetividade jurídica perseguida em todas as atividades do mundo moderno. Nesse estado as pessoas podem viver com prazer e liberdade, o direito de chegar a todos os pontos do planeta. O conforto e a facilidade de locomoção, conquistados com a elevada tecnologia incorporada ao transporte aéreo, transitam juntamente com o desenvolvimento, pela segurança de que qualquer voo poderá ser vivenciado sem sobressaltos.

Toda arte, toda ação e toda escolha visam a um bem qualquer, por isso diz-se, não sem razão, que o bem é aquilo a que as coisas tendem. Mas entre os fins, observa-se a diversidade nas atividades das quais resultam uma natureza excelente¹.

Na conservação dessa conquista concorrem alguns princípios jurídicos limitadores das atividades individuais, em benefício do interesse coletivo. E ainda que as normas jurídicas no nosso sistema se mostrem dimensionadas em vários campos, para um efeito propedêutico e disciplinar das condutas dos cidadãos, o melhor ângulo será a prevenção da prática imprópria e condenável². Todos os meios utilizados com esse intuito representam as chamadas contramedidas.

Não é por outro motivo que têm sede no Manual Geral de Operações do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica procedimentos para controle das condições físicas da tripulação das aeronaves, estabelecendo-se textualmente, que nenhum tripulante poderá atuar se houver consumido ou estiver sob a influência do álcool ou qualquer droga capaz de afetar suas faculdades.

Portanto, a par da previsão da norma de segurança que recomenda não se utilizar bebidas alcoólicas no período de 18 horas antecedentes ao horário de apresentação ao voo, há uma obrigatoriedade genérica da companhia aérea e da ANAC, na apuração e reprovação do fato, sob pena de incidirem na lei penal, pela prática do crime de prevaricação. Esta figura legal vem tipificada no art. 319, do Código Penal, que pressupõe uma conduta equivalente a deixar de praticar um ato de ofício, para satisfazer sentimento pessoal.

* Magistrado e Mestre em Direito Obrigacional.

¹ ARISTÓTELES. *A Ética a Nicômaco*. Editora Martin Claret, São Paulo, 2004, p. 17.

² TEPEDINO, Gustavo. *Problemas de Direito Civil Constitucional*. Ed Renovar, RJ, 2000, p. 336.

2. Providência

Vale dizer que, verificada a ocorrência de um fato com essa adequação, o comandante da aeronave ou qualquer tripulante, um em relação ao outro, antes de iniciar o voo, deve impedir o embarque, ou se já superada essa primeira etapa, afastar o envolvido de suas funções, fazendo-o desembarcar no primeiro aeroporto de escala.

Após o voo, a ocorrência deverá ser reportada no Diário de Bordo da aeronave, devendo a empresa informar o evento à ANAC, no prazo máximo de cinco dias após o término da viagem, (RBHA 91.17).

Diante do teor da norma administrativa, não pode ser dispensado o poder de polícia da autoridade aeronáutica, que exigirá exame de laboratório dentro do prazo de quatro horas, após o tripulante haver atuado ou tentado atuar. O exame clínico demonstrará a existência de razoável base para a conclusão de que houve o consumo ou ingestão de qualquer droga (conforme anota o manual geral de operações).

Possibilita ainda o sistema, na reprovação e prevenção do fato, a participação da empresa aérea junto a seu empregado, impondo-lhe o teste. Mostra-se razoável sacrificar em tese a liberdade individual à vista do superior interesse coletivo. Na eventualidade de não ser cumprida a cautela, constitui-se a recusa, numa justa causa para a rescisão do contrato de trabalho pelo empregador, nos termos do art. 482, "f", da CLT.

Ainda com destaque na importante previsão do Código Brasileiro de Aeronáutica (art. 302, II, "q"), impondo pena de multa para a operação de aeronave em estado de embriaguez, é certo que a segurança do voo, dos passageiros, da tripulação e de terceiros que podem ser envolvidos nos danos, justifica um permanente alerta para se evitar que as violações nessa seara deixem de ser imediatamente apuradas.

Portanto, a despeito da violação se constituir num ilícito administrativo com consequência para o agente, poderá haver concorrência de responsabilidade. Não se liberando da reprovação, quem tenha tido condições de agir contra ele, e não tenha adotado as providências cabíveis e previstas na lei³.

³ CALLEGARI, André Luis. *Teoria Geral do Delito*. Livraria do Advogado. Porto Alere, 2005, p.43.

Negando-se a cumprir as regras próprias à segurança do voo, o agente terá juntamente com a infração ao Manual de Operações cometido o crime de exposição à perigo, típico do art. 132 do Código Penal, consistente do menosprezo do mínimo de cautela necessário, com prévio conhecimento do risco representado.

3. Justificativa

O elevado padrão tecnológico, incorporado à atividade aeronáutica, não sobrevive sem um rigor na avaliação da conduta dos operadores dos equipamentos, nem os libera da obrigação de prevenir e evitar resultados nefastos, cumprindo todos os procedimentos dos manuais, inclusive aqueles relacionados com a saúde e a condição física.

A utilização pelos aeronautas dos equipamentos de seu ofício, após a observação criteriosa dos padrões de conduta estabelecidos, afastará a ocorrência de alterações na operacionalidade, relevando, como mostra a experiência, a importância do êxito.

Uma perfeita gestão de riscos deve ser implementada pelos envolvidos na atividade, exigindo a observância de todos os itens dos manuais, com o propósito de evitar o fato lesivo, a partir da reprovação das violações individuais que somadas produzem os acidentes e incidentes⁴.

Com efeito, livra-se a empresa do inconveniente de qualquer prejuízo à sua marca, do peso da repercussão, além da responsabilidade civil e administrativa que atrapalham sua situação no mercado. E livra-se a sociedade da dor e da angústia que um evento tão grave pode produzir. Não havendo, a seu turno, seguro que cubra o valor da vida humana.

Por outro lado, não é demais destacar que esse novo regime de controle está de forma oportuna disciplinado no Decreto 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, que aprova a Política Nacional de Aviação Civil e lança as premissas, fundamentos, objetivos e princípios para a segurança operacional, proteção contra atos ilícitos, minimizando efeitos prejudiciais ao meio ambiente, às relações de consumo, à eficiência das operações, erigindo marcos programáticos importantes. Especialmente o de que não se haverá de descurar de certas peculiaridades dos voos, com implicações para o corpo humano, na forma dos constantes estudos na seara da medicina aeroespacial⁵.

4. Conclusão

Assim, nos dias atuais, onde se desenha a nova ordem, o Brasil passa a integrar o Grupo I, formado pelos considerados *top* da aviação, ocupando o lugar de segundo país do mundo em número de aeronaves. Esse *status* se reflete no transporte aéreo doméstico de pessoas e a hipótese do dano-evento ao passageiro tem como regime legal a efetiva responsabilidade do transportador (com fundamento no dever de segurança e obrigação de proteção).

Aplicando-se à espécie a chamada teoria da imputação objetiva que decorre, inescusavelmente, do princípio da relevância do bem jurídico tutelado, teremos como consequência prática, a oportunidade de poder imputar ao responsável pela prestação do serviço, qualquer resultado lesivo decorrente do evento, qualquer que seja sua causa, desde que tenha havido descuido na atividade potencialmente perigosa, permitindo que fosse realizada fora das premissas estabelecidas para sua efetivação de forma segura⁶.

E nem poderia ser diferente, diante da obrigação de operar de forma criteriosa, afastando qualquer resultado prejudicial, é a premissa mais lógica aplicável ao contexto. Tanto assim, que os tripulantes personificam a empresa em todo percurso do voo, desde o preparo da aeronave, e no conjunto de relações causais dimensionadas nessa esfera, constata-se que o dano produzido, ainda que decorrente de um ou vários fatores determinantes e intervenientes, bastaria para a responsabilidade⁷.

Assim, sequer se poderia considerar que os resultados lesivos possam vir a ser admitidos como excludentes, a título de fatos de terceiro ou força maior, ou sequer o chamado risco permitido, que estaria sempre presente nas atividades humanas. Tal parâmetro é incompatível com a boa técnica jurídica, já que as atividades estariam favorecidas por um ambiente qualificado, de alto padrão científico, capaz de fazer surgir por força do princípio da confiança, um dever de garantia superior.

Tal princípio geral de direito, decorre da premissa de que o cidadão adere a uma variedade de atuações humanas, certo de que elas estão liberadas de qualquer risco e que serão desenvolvidas na forma autorizada.

Uma sociedade sem esse ponto de partida é inimaginável. Assim, não é permitido à empresa aérea, por sua vez, deixar de executar uma política de fiscalização rígida da proibição do consumo de A&D pelos tripulantes.

⁴ BUSTI, Silvio. *Contratto di Trasporto Aereo*. Giuffrè, Milano, 2001, p. 508

⁵ Súmula de Aula, *Medicina Aeroespacial*. SBDA. *Revista Brasileira de Direito Aeroespacial (RBDA)*. Rio de Janeiro, n. 36, 1976, p.92.

⁶ JACOBS, Gunter. *A Imputação Objetiva no Direito Penal*. Trad. André Luis Callegari, Ed.RT, São Paulo, 2ª. Ed. – 2007, p. 24.

⁷ MORSELLO, Marco Fábio. *Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo*. Ed. Atlas, São Paulo, 2006, p.166.

O descuido, independentemente de um eventual resultado lesivo, corresponderá a uma conduta socialmente inadequada.

A prova inequívoca da contrariedade ou violação, na espécie sob exame, será deduzida das circunstâncias e do resultado. Pois, nesse âmbito do perigo potencial, só um alto padrão de exigência garante a segurança e o desenvolvimento da atividade útil, sem o risco do erro humano. E sem afastar o perigo, o serviço prestado nunca

poderá corresponder aos anseios da coletividade a quem ele é endereçado.

Essa ótica é uma contingência dos novos tempos, para que todos possam se dizer, como lembra São Paulo aos Efésios, dignos da vocação desenvolvida com humildade e mansidão. Como uma oração de amor e fraternidade, que guarde o vínculo da paz, na graça dos dons confiados pelo Criador e Arquiteto do Universo.