



**ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS DA AERONÁUTICA
DIVISÃO DE ENSINO
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS 1/2016**

DANILO GUIMARÃES LIMA, CAP QOAV

**Visão prospectiva de criminalização jurídica de Oficiais Aviadores
da Força Aérea Brasileira concernente a não proficiência na língua
inglesa.**

Rio de Janeiro
2016

**ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS DA AERONÁUTICA
DIVISÃO DE ENSINO
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS 1/2016**

DANILO GUIMARÃES LIMA, CAP QOAV

Visão prospectiva de criminalização jurídica de Oficiais Aviadores da Força Aérea Brasileira concernente a não proficiência na língua inglesa.

Trabalho de conclusão de curso apresentado no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica como requisito parcial para aprovação no Curso de Pós Graduação em Gestão e Emprego da Força Aérea.

Área de Concentração: Educação na Força Aérea.

Orientador: Cap Int Jaqueline de Azevedo Bruno

Rio de Janeiro
2016

DANILO GUIMARÃES LIMA, CAP QOAV

Visão prospectiva de criminalização jurídica de profissionais Força Aérea Brasileira concernente a não proficiência na língua inglesa.

Trabalho de conclusão de curso apresentado no Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica.

Aprovado por:

Luis Eduardo Pombo Celles Cordeiro – Maj Av
EAOAR

Wellington Marcelo Fernandes – Maj Av
EAOAR

Jaqueline de Azevedo Bruno – Maj Av
EAOAR

Rio de Janeiro
maio de 2016

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	05
1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	08
2 METODOLOGIA	09
3 ANÁLISE DOS DADOS	11
4 CULPABILIDADE JURÍDICA NA FAB	15
CONCLUSÃO	17
REFERÊNCIAS	18
APÊNDICE A	21
APÊNDICE B	22

RESUMO

Na esfera judicial internacional há uma crescente tendência em iniciar processos criminais contra profissionais da aviação que estejam envolvidos, direta ou indiretamente, em acidentes e/ou incidentes aéreos. Entre os anos de 2003 e 2007 foram reportados vários incidentes de tráfego aéreo, dentre os quais a deficiência na língua inglesa foi considerada como um dos fatores de destaque. Este artigo científico teve como objetivo verificar se o baixo nível de proficiência na língua inglesa, de um Oficial Aviador da FAB que estivesse envolvido em uma investigação de um acidente/incidente aéreo, acarretando em criminalização penal. Para tanto, foi necessário verificar qual o percentual de Oficiais Aviadores da Força Aérea Brasileira não possuíam proficiência na língua inglesa, tendo sido aplicadas metodologias estatísticas para esta constatação, na qual identificou que a maioria não está proficiente. Posteriormente, foi empregada a metodologia de levantamento bibliográfico e de estudo de casos para averiguar se existiam casos de persecução penal para acidentes aéreos aos quais tivessem sido desencadeados pela baixa proficiência dos pilotos na língua inglesa, tendo sido destacados os casos mais importantes. Consequentemente foi ratificado que Oficiais Aviadores, da Força Aérea Brasileira, não proficientes na língua inglesa estão passíveis de serem juridicamente criminalizados. Ao final, a pesquisa deixou claro que a não proficiência na língua inglesa é passível de enquadramento jurídico para o crime classificado como injusto culposos.

Palavras-Chave: Proficiência em Inglês. Criminalização na Aviação. Injusto Culposos.

ABSTRACT

In the international judicial level there is a growing tendency to initiate criminal proceedings against the aviation professionals who are involved, directly or indirectly, in accidents and/or air incidents. Between the years 2003 and 2007 have been reported several air traffic incidents, among which the deficiency in the English language was considered one of the most prominent factors. This scientific study aimed to verify that the low level of English proficiency, for a Brazilian Air Force Aviator which was involved in an air accident/incident investigation, that resulting in criminal criminalization. Therefore, it was necessary to verify the percentage of Brazilian Air Force Aircrew Officers did not have English proficiency, were it has been applied statistical methodologies to this finding, which found that most are not proficient. Later, it was used the literature methodology and case study to ascertain if there were cases of criminal prosecution for air accidents in which had been triggered by low proficiency of the pilots in the English language, and the most important cases have been highlighted. Consequently it was ratified that Brazilian Air Force Aircrew Officers who were not proficient in English are likely to be legally criminalized. At the end, the research made clear that no English proficiency is subject to legal framework for crime classified as criminal unjust.

Key-words: English Proficiency. Aviation Criminalization. Criminal Unjust.

INTRODUÇÃO

Na esfera judicial internacional, no que concerne ao julgamento de acidentes e incidentes aéreos, há um crescente consenso quanto à responsabilização penal de pilotos, controladores, mecânicos e profissionais da aviação em geral quando há envolvimento dos mesmos em algum resultado que tenha gerado danos a terceiros. (ESLER, D., 2009, p. 29, tradução do autor).

Partindo-se da concepção de que a atividade aérea é uma das especialidades mais complexas da atualidade, é evidente que profissionais que atuam neste âmbito devem estar sempre excelentemente preparados. Caso contrário, estarão sujeitos a situações das quais poderão advir consequências graves, tais como incidentes e/ou acidentes. E alguns desses atos poderão ser decorrentes de erros vinculados a condutas passíveis de responsabilidade criminal. (Dekker, S., 2010, p.18, tradução do autor).

O Poder Judiciário, com o intento de respaldar aos crescentes anseios populares de vítimas e de seus respectivos familiares, envolvidos em acidentes e/ou incidentes aeronáuticos, tem sido incessantemente procurado para que se identifiquem tanto as causas como as culpas. A pretensão é que as devidas reparações de danos possam então ser perseguidas sob a ótica da responsabilidade Processual Penal, revestida das conceituações atuais para criminalização das ações, ou culpabilidade jurídica. Ao julgar atos lesivos decorrentes de erros que caracterizem infração legal, este Poder recorrerá de toda sua instrumentação de modo a responsabilizar os envolvidos, principalmente quando o caso for enquadrado nos conceitos de “Conduta Culposa de Erro Profissional” ou de “Conduta Culposa Comissiva / Omissiva”, comumente denominada como “Culpa Profissional”.

Entretanto, a comunidade aeronáutica sente-se injustamente cobrada por um resultado que não desejou (acidente aéreo) e, ainda, quando no exercício de uma atividade dotada de finalidade lícita. (HONORATO, M., 2015, p. 264).

Com a recente publicação da Lei 12.970/2014, que introduziu diversas modificações no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA, Art. 86-92), mudanças significativas foram incorporadas na formalística anteriormente aplicada pelo Sistema Jurídico do país, na medida em que procurou normatizar algumas das opções de culpabilidade jurídica. (CALAZANS, P. 2014, p. 2).

O estudo dos crimes aeronáuticos requer uma análise pormenorizada dos crimes de perigo, visto que a segurança do transporte aéreo recebe um tratamento especial da norma penal, isto porque a consumação desses delitos não exige a produção de um resultado material. (BITENCOURT, C. R., 2009, p. 254).

Em uma análise de risco conduzida pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), foram reportados 4.669 (quatro mil, seiscentos e sessenta e nove) eventos irregulares ocorridos entre os anos de 2003 e 2007, dos quais destes foram analisados 459 (quatrocentos e cinquenta e nove) incidentes de tráfego aéreo. Deste total foram identificados 10 (dez) incidentes nos quais a deficiência na língua inglesa foi considerada um dos fatores contribuintes, sendo que 70% (setenta por cento) deles foram classificados como de risco potencial, 30% (trinta por cento) como de risco crítico e nenhum como de risco indeterminado (BRASIL, 2008, p. 31). Acerca desses números, *Suwwan* (2008), escreveu o seguinte no jornal “O Globo”:

O documento da FAB ao qual O GLOBO teve acesso informa que, entre 2003 e 2007, ocorreram 10 incidentes (quase acidentes) aéreos em que o (mal) uso do idioma inglês foi um fator que contribuiu para o episódio. Desses, três foram críticos, ou seja, quase implicaram acidente aéreo. Eles ocorreram em 2005, 2006 e 2007 – antes e durante a crise no setor, quando ocorreram os dois acidentes aéreos mais graves da história do país. (SUWWAN, 2008, p. 3)

Arrazoado que o idioma adotado pela ICAO (*International Civil Aviation Organization*) é o da língua inglesa, conforme determina o DOC 9835 desta organização, na qual o Brasil é signatário, é notório que a barreira linguística para culturas não praticantes do idioma Anglo Saxão se transforma em obstáculo, uma vez que requer elevado estudo e dedicação para um adequado entendimento e compreensão de uma atividade, conforme *Tucker* (2007) salienta:

Linguistas aplicados se preocuparam em compreender os tipos de problemas que ocorrem quando pilotos e mecânicos de voo de diferentes *backgrounds* se comunicam utilizando uma língua não nativa, e em como melhor treiná-los para se comunicarem em inglês de forma mais eficiente. (TUCKER, 2007, p. 1)

Embasado nos dados de que, conforme publicou *Ken Kayne* (2004, p. 3), “a barreira linguística foi efetivamente contribuinte em, pelo menos, 10 (dez) grandes acidentes aéreos, a contar da década de 1970 até os dias atuais, vitimando mais de 1.500 (mil e quinhentas) pessoas”, o presente artigo transcorreu na linha proposta de Educação na Força Aérea, considerando a atual conjuntura de responsabilização jurídica para condutas profissionais culposas, no que fica estabelecido o seguinte problema de pesquisa: A não proficiência na língua inglesa de um Oficial Aviador da Força Aérea Brasileira (FAB), que esteja envolvido em uma investigação de um acidente/incidente aéreo, poderá acarretar em criminalização penal?

O problema de pesquisa proposto conduziu o autor a estabelecer o objetivo geral (OG) deste trabalho: Verificar se a não proficiência na língua inglesa de um Oficial Aviador da FAB, que esteja envolvido em uma investigação de um acidente/incidente aéreo, poderá acarretar em criminalização penal.

Com o intuito de racionalizar as ações de pesquisa que levaram a lograr êxito no objetivo geral proposto, tornou-se indispensável a proposição de questões norteadoras (QN) como forma de direção para um embasamento confiável, quais sejam:

QN1: Qual é o percentual de Oficiais Aviadores do efetivo da FAB que possuem proficiência na língua inglesa?

QN2: Existem casos de persecução penal para acidentes aéreos desencadeados pela não proficiência dos pilotos na língua inglesa?

QN3: Os Oficiais Aviadores não proficientes na língua inglesa podem ser juridicamente criminalizados quando no desempenho de suas funções?

A reflexão provocada pelas questões norteadoras apresentadas possibilitou vincular o objetivo geral da pesquisa aos objetivos específicos (OE), quais fossem:

OE1: Verificar qual é o percentual de Oficiais Aviadores do efetivo da FAB que possuem proficiência na língua inglesa.

OE2: Verificar se existem casos de persecução penal para acidentes aéreos desencadeados pela não proficiência dos pilotos na língua inglesa.

OE3: Verificar se os Oficiais Aviadores não proficientes na língua inglesa podem ser juridicamente criminalizados quando no desempenho de suas funções.

O resultado deste artigo poderá servir de importante diagnóstico para o Comando da Aeronáutica (COMAER) quanto à possibilidade de suplementação da atual metodologia de ensino/aperfeiçoamento da língua inglesa para os Oficiais Aviadores da FAB, objetivando assim minimizar possíveis práticas cabíveis de culpabilidade jurídica quando no desenvolvimento de suas atribuições na lida diária. Consoante ao exposto, consta no Plano Estratégico Militar da Aeronáutica (PEMAER):

Qualificar adequadamente os nossos recursos humanos é de importância basilar, pelo quanto induz desempenhos à altura de nossas expectativas para o atendimento a demandas cada vez mais diversificadas. (BRASIL, 2010, p. 5).

1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A elevada complexidade na qual se reveste um acidente aeronáutico é intrinsecamente ligada ao universo subjetivo de cada profissional no que se refere a sua real vontade ou permissividade das condutas deflagradoras de um sinistro.

Harmoniosamente ao exposto, a fundamentação teórica utilizada neste artigo científico, na qual ambicionou solver o OG apresentado, foi a abordagem do “Estudo da Culpa” em desastres aéreos quando submetidos à profunda análise dogmática que trata do “Injusto Culposo”, ou “Doloso”, em acidentes aeronáuticos, análogo ao que publicou Honorato (2015, p. 252). Entretanto, antes de expor as definições, é importante ressaltar que o termo “injusto” refere-se ao crime, à conduta criminosa.

Visando uma melhor elucidação das características jurídicas sobre a teoria supracitada, seguem os elementos constitutivos necessários aos enquadramentos legais enredados pelo injusto culposo:

- **Conduta humana:** omissão nos deveres de cuidado e segurança do agente com suas ações;

- **Inobservância aos deveres objetivos de cuidado:** na dúvida sobre os efeitos da conduta, o agente deve não realizar o ato (neste item, o deveres de cuidado do agente poderá ser tolerado quando considerado um risco permitido); e

- **Previsibilidade do resultado:** o agente tem a possibilidade de prever o resultado de sua ação.

Quanto aos enquadramentos legais concebidos pelo injusto doloso, é necessário que o agente tenha a consciência do que está fazendo e que possua a vontade de realizá-lo (ou omiti-lo). Contendo estes enfoques, são tipos de condutas dolosas:

- **Dolo de primeiro grau:** é aquele em que o resultado previsto e alcançado é exatamente aquele desejado pelo agente;

- **Dolo de segundo grau:** o agente tem plena previsão das consequências do ato realizado, mas o resultado é maior do que o esperado; e

- **Dolo eventual:** o agente conhece o resultado adverso como possível e assume o risco de produzi-lo, sendo geralmente surpreendido pelas consequências.

Ainda, conforme Honorato:

A culpa penal é o elemento subjetivo mais freqüente presente em acidentes aeronáuticos, considerando o conteúdo material que o próprio termo “acidente” carrega, ou seja, a produção de um resultado não desejado nem consentido pelo agente. Ponto especialíssimo do crime culposo é que a atividade geradora do sinistro, em geral, tem uma finalidade lícita. (HONORATO, M., 2015, p. 251).

2 METODOLOGIA

A presente pesquisa utilizou as metodologias estatísticas do conjunto de teoremas conhecido como “Lei dos Grandes Números” e do “Teorema Estatístico de Testes Não Paramétricos” para alcançar o OE1.

Estes teoremas dão suporte matemático para que o cálculo da média de uma amostra aleatória de uma população menor apresente a mesma tendência de estar próximo da média de uma população total.

Corroborando os processos estatísticos anteriores, o “Teorema do Limite Central” evidencia que, em condições gerais, a soma de variáveis aleatórias independentes se aproxima bem a uma distribuição normal, (Curva de Gauss). Assim sendo, torna-se possível que, ao calcular a média de uma amostra, seja factível determinar a probabilidade de que o todo tenha esse mesmo valor, ou próximo ao encontrado. O resultado será o mais provável para o todo e, conforme divergir (para mais ou para menos), serão dados cada vez menos prováveis.

Assim sendo, o cálculo estatístico empregado foi através da utilização da fórmula abaixo, na qual é amplamente aplicada para determinar o número de “entrevistas” necessárias realizar em uma determinada população (universo) para que seja possível determinar o todo¹.

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot (1-p)}{(N-1) \cdot e^2 + Z^2 \cdot p \cdot (1-p)}$$

n = tamanho da amostra que deverá ser utilizada;

N = tamanho do universo;

Z = desvio do valor médio utilizado para alcançar o nível de confiança desejado (Nível de confiança 90% -> Z=1,645 / Nível de confiança 95% -> Z=1,96 Nível de confiança 99% -> Z=2,575);

¹ <http://www.netquest.com/br/painel/calculadora-amostras.html>

e = margem de erro máximo admitida; e

p = proporção da heterogeneidade utilizada (diversidade do universo).

Contudo, para que fosse constatado qual o nível de proficiência na língua inglesa em que os Oficiais Aviadores da FAB se encontram, para então defender o pressuposto de qual o percentual de Oficiais Aviadores de todo o efetivo da FAB que possuem proficiência na língua inglesa, foi necessária a aplicação de um teste de habilitação em um universo com representatividade nas mais variadas qualificações operacionais e funções desempenhadas.

Esta metodologia, segundo Lakatos (2003), será classificada como estatística:

“Os processos estatísticos permitem obter, de conjuntos complexos, representações simples e constatar se essas verificações simplificadas têm relações entre si. Assim, o método estatístico significa redução de fenômenos sociológicos, políticos, econômicos e etc. a termos quantitativos e a manipulação estatística, que permite comprovar as relações dos fenômenos entre si, e obter generalizações sobre sua natureza, ocorrência ou significado.” (LAKATOS, 2003, p.108).

Para a consecução dos OE2 e OE3, foi empregada a metodologia de levantamento bibliográfico e de estudo de casos, na qual trouxe às claras a atual tendência dos tribunais internacionais em convergirem à criminalização dos profissionais da aviação que tenham sido envolvidos, direta ou indiretamente, em incidentes e/ou acidentes aeronáuticos.

Foi, portanto, conduzida uma investigação de natureza interpretativista, uma vez que, de acordo com Moita Lopes (1994), parece ser o método mais adequado à natureza subjetiva do objeto de investigação:

Assim, a investigação tem que dar conta da pluralidade de vozes em ação no mundo social e considerar que isso envolve questões relativas a poder, ideologia, história e subjetividade. Na posição interpretativista, não é possível ignorar a visão dos participantes do mundo social caso se pretenda investigá-lo, já que é esta que o determina: o mundo social é tomado como existindo na dependência do homem. (LOPES, M., 1994, p. 331).

A opção deste paradigma residiu no fato de que através da análise de casos pregressos, nos quais cortes judiciais internacionais concluíram que houve criminalização por parte de profissionais da aviação envolvidos em acidentes/incidentes, fosse então delineado um paralelo entre os exemplos já consumados de aplicação penal com uma projeção futura do que poderá vir a ocorrer com Oficiais Aviadores da FAB.

Conforme afirma Holmes (1992, p. 41) a respeito da análise de casos anteriores: “O objetivo não é tanto para ser capaz de medir fenômenos, mas para ser capaz de descrevê-los e depois entendê-los ou interpretá-los.”

3 ANÁLISE DOS DADOS

Para responder à QN1, o parâmetro inicial dos dados analisados foi obtido através do resultado apresentado pelos Oficiais-Alunos da primeira turma do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da Aeronáutica do ano de 2016 (CAP 1/2016) no teste de proficiência na língua inglesa, aplicado pelo Centro de Instrução Especializada da Aeronáutica (CIEAR) em 24 de fevereiro de 2016.

Os percentuais apresentados determinaram um quadro atual de 61% (sessenta e um por cento) dos Oficiais Aviadores, do espaço amostral utilizado, com nível de proficiência na língua inglesa abaixo do preconizado pelo método *American English Course*, tendo sido a amostragem realizada com pilotos no posto de Oficiais Intermediários das mais diversas qualificações operacionais e atividades desempenhadas. (Apêndice A).

Conseqüentemente, para equiparar a amostragem utilizada na turma CAP 1/2016 com o universo total de Oficiais Aviadores da FAB, foram aplicados os conjuntos de teoremas conhecidos como “Lei dos Grandes Números” e “Teorema Estatístico de Testes Não Paramétricos”.

Haja vista que era conhecido o tamanho da amostra utilizada (quarenta e um militares realizaram o teste de proficiência na língua inglesa) e que o universo total perfazia o valor de 2.997 (dois mil novecentos e setenta e sete) Oficiais Aviadores em todo o efetivo da FAB², o cálculo haveria de buscar um nível de confiança elevado (maior do que noventa por cento) e uma margem de erro baixa (menor do que dez por cento), para que fosse então admitido que o percentual de 61% (sessenta e um por cento) de não proficientes na língua inglesa obtido pudesse ser correspondente ao total de pilotos de toda a FAB. Valendo-se que a heterogeneidade da amostra correspondia a um valor próximo à totalidade da representatividade das operacionalidades dos Oficiais Aviadores da FAB, foi assumido o valor de 92% (noventa e dois por cento) para esta variável, seguindo-se:

² Dados obtidos no SIGPES (Tico-Tico) em 19.04.2016.

$$n = \frac{2997 \times 1,96^2 \times 90 \times (1-90)}{(2997-1) \times e^2 + 1,96^2 \times 90 \times (1-90)} = 41$$

Como resultado, a margem de erro encontrada foi:

$$e = 7\%$$

Portanto, o resultado apresentado confirmou que, para o espaço amostral de 41 (quarenta e um) pilotos que realizaram o teste, há uma probabilidade de 90% (noventa por cento) de encontrar novamente o percentual de reprovação obtido, com uma faixa de $\pm 7\%$ (mais ou menos sete por cento) para margem de erro ao resultado obtido, que foi de 61% (sessenta e um por cento) não proficientes.

Desta forma, foi então galgado o OE1, o qual objetivava verificar qual seria o percentual de Oficiais Aviadores do efetivo da FAB que possuíam proficiência na língua inglesa.

Com a resposta obtida para a QN1, foi utilizado o teorema estatístico de testes não paramétricos, haja vista a curva *gaussiana* da média das notas obtidas na amostragem utilizada (Oficiais Alunos da turma CAP 1/2016) não ter sido perfeitamente simétrica. Este teorema requer menos pressupostos para as distribuições equiparativas entre uma amostragem e o todo, além de basearem-se em dados ordinais e nominais, sendo largamente utilizados para análises de amostras grandes em que os pressupostos paramétricos não se verifiquem com exatidão. Contudo, possuem fidedignidade para dados comprobatórios (Apêndice B).

Desta maneira, sendo maior do que a metade o número total de indivíduos que compõe o grupo, foi possível determinar que a maioria absoluta dos Oficiais Aviadores do efetivo da FAB não possui proficiência na língua inglesa.

Após a citada análise, visando lograr êxito ao segundo objetivo proposto, foi realizada uma pesquisa bibliográfica com o propósito de verificar se existem casos de persecução penal para acidentes aéreos desencadeados pela baixa proficiência dos pilotos na língua inglesa.

A pesquisa descritiva exige do investigador uma série de informações sobre o que deseja pesquisar. Esse tipo de estudo pretende descrever os fatos e fenômenos de determinada realidade. São exemplos de pesquisa descritiva: estudos de caso, análise documental, pesquisa *ex-post-facto*. (TRIVIÑOS, 1987, p. 112).

Neste viés, o procedimento de análise aplicável a esta pesquisa científica foi por intermédio de aludir similaridades entre os casos de persecução penal para crimes aeronáuticos já concretamente sentenciados com a conceituação de culpabilidade jurídica existente e já em vigor na legislação brasileira. Para lançar luz sobre a questão de que envolvidos em acidentes na aviação têm sido penalmente responsabilizados por decorrência de fatalidades nas quais a não proficiência na língua inglesa contribuíram, em tribunais internacionais os mais diversos, foram pesquisados e demasiadamente analisados 05 (cinco) casos de acidentes aeronáuticos (Quadro 1), aos quais há predomínio de decisões judiciais condenatórias, e que podem ser correlacionados às atividades desempenhadas pelos profissionais da FAB. À vista disso, o quadro abaixo, no qual resume os casos explorados e os correlaciona à persecução penal atribuída, foi elaborado.

Quadro 1 – Casos de acidentes aeronáuticos.

ANO	AERONAVE/PESSOAL ENVOLVIDO	CAUSAS DO ACIDENTE	FATORES CONTRIBUINTE	ESPAÇO AÉREO / PAÍS	CONDENAÇÃO PENAL
1977	<i>Boeing 747</i> , da KLM / <i>Boeing 747</i> da PanAm; 583 mortos.	Falha de comunicação, falta de consciência situacional.	Não proficiência dos controladores na língua inglesa e fraseologia despadronizada.	Tenerife, Ilhas Canárias (Espanha).	Não houve persecução penal; mudanças de procedimentos e treinamentos; o acidente levou a ICAO para iniciar uma campanha para aperfeiçoar as habilidades de Inglês.
1990	<i>Boeing-707</i> , da Avianca; 73 mortos.	Tripulação não gerenciou o combustível da aeronave e não repostou a gravidade da situação para os controladores.	Não proficiência dos pilotos na língua inglesa, meteorologia adversa e falta de consciência situacional.	<i>Long Island</i> , EUA.	FAA: 40% das compensações indenizatórias aos passageiros e familiares; Avianca: 60% das compensações indenizatórias aos passageiros e familiares.
1995	<i>Boeing 757-200</i> , da <i>American Airlines</i> ; 159 mortos.	Falha de comunicação, falta de consciência situacional, erros de dados de navegação.	Não proficiência dos controladores na língua inglesa e fraseologia despadronizada.	Cali, Colômbia.	O Juiz Distrital decidiu que os pilotos tinham cometido crime de dolo; Circuito de Apelações anulou a sentença e declarou que o juiz estava errado na emissão de uma declaração de culpa aos pilotos, papel que deveria ter sido reservado apenas para o júri;
1996	<i>Boeing 747-100B</i> , da <i>Saudi Arabian Airlines</i> / <i>Ilyushin Il-76</i> , da <i>Kazakhstan Airlines</i> ; 349 mortos.	Falha de comunicação, falta de consciência situacional.	Não proficiência na língua inglesa entre profissionais de três países não nativos no idioma.	Nova Deli, Índia.	Tribunal indiano tentou culpar a empresa <i>Kazakhstan Airlines</i> pelo baixo nível de proficiência na língua inglesa e por indisciplina em voo.
1997	<i>Boeing 747-300</i> , da <i>Korean Air</i> ; 228 mortos.	Falta de consciência situacional, erro de julgamento.	Fadiga da tripulação, baixa proficiência dos controladores na língua inglesa e meteorologia adversa.	Ilhas Marianas, Guam (EUA).	<i>Korean Air</i> foi condenada a indenizar os familiares das vítimas.

Fonte: O autor.

Considerando os episódios demonstrados, é concludente que persecuções penais após acidentes aéreos possuem características semelhantes quanto às condenações, mesmo que sentenciadas em países diferenciados. Isto se deve ao fato de a origem da investigação ter como princípios legais basilares contemplados nas convenções na OACI. Conforme Hamilton, (2007, p. 134):

Em muitos casos o direito aeronáutico é tratado como direito internacional em virtude das características do transporte aéreo, pois trata-se de tema que ainda é regido, quase que exclusivamente, pelas regras de Direito Internacional, ou mais especificamente, por Tratados, Convenções ou Acordos entre Estados soberanos.

Isto posto, através de consensos plausíveis e convergentes quanto ao entendimento similar de criminalizações jurídicas e culpabilidades os mais diversos analisados, foram então concretizados os subsídios necessários para a consecução do OE2, ao qual aventava verificar se existiam casos de persecução penal para

acidentes aéreos aos quais tiveram como fatores contribuintes a baixa proficiência dos pilotos na língua inglesa, sendo afirmativa a resolução deste objetivo específico.

Congruente com a doutrina apresentada na seção 1, tencionando a dissolução do OE3, majoritariamente o acidente aeronáutico contempla danos que não estão presentes na conduta típica de crimes universais como o de homicídio. Contudo, para a consecução do enquadramento jurídico, o togado poderá basear-se em fatores latentes pré existentes ao acidente, deliberando, inclusive, a respeito do correto adestramento dos tripulantes envolvidos, sendo assim passível de interpretação da deficiência na língua inglesa como fator contribuinte para o sinistro, seja culposo ou doloso.

4 CULPABILIDADE JURÍDICA NA FAB

Reavendo que o terceiro Objetivo Específico almeja verificar se os Oficiais Aviadores não proficientes na língua inglesa podem ser juridicamente criminalizados quando no desempenho de suas funções, e tomando-se por base as circunstâncias de condenações jurídicas apresentadas nos casos supracitados na seção 3, fica notadamente explicitado que são infundáveis as circunstâncias nas quais a inaptidão no citado idioma poderá incorrer em criminalização.

Partindo-se da proposição de que a diferença entre a culpa consciente e o dolo eventual reside justamente na produção subjetiva do resultado, na culpa consciente, embora o resultado seja previsível, o autor não admitirá e confiará plenamente que o mesmo não será concretizado. Já no dolo eventual, o resultado é tolerado e admitido pelo agente, ainda que não o deseje diretamente.

Um Oficial Aviador da FAB que opera uma aeronave cujo fabricante possui todos os seus manuais impressos na língua inglesa, tem plena consciência de que se faz necessária a proficiência no idioma para a execução de todo o voo com segurança, descabendo, para esta situação, o dolo eventual, a julgar pelo fato de o piloto não consentir que haverá resultado danoso quando na execução de um voo qualquer.

Em contraponto, há fundamentação legal que conduz a indícios de crime por injusto culposo, a julgar a deliberada omissão do fatídico Oficial Aviador por não ter prudência e segurança de suas ações, além de que há ainda inobservância quanto

aos deveres objetivos de cuidado, que preconiza que, na dúvida sobre os efeitos da conduta, o agente deve não realizar o ato (neste caso, praticar a atividade aérea). Corrobora ainda para a caracterização criminal culposa a previsibilidade do resultado por parte do agente, ao qual possui plena capacidade de antever o possível resultado danoso de sua ação ao assumir a pilotagem de uma aeronave sem plena habilitação cognitiva na língua inglesa.

É sabido que, tanto para casos de injusto culposos quanto para os de injusto doloso, a legislação requer um perigo concreto para então condená-lo, pois o simples fato da não proficiência no idioma Anglo Saxão não é suficiente para a produção eminente do perigo de dano, qualquer que seja. A não proficiência na língua inglesa, por ser uma insuficiência cognitiva de caráter latente, exige um elevado nível de diligências para a consumação do enquadramento jurídico. Conforme destaca Honorato (2015): “No direito penal, o nexo causal é elemento imprescindível para ser analisado em crimes aeronáuticos decorrentes de sinistros aéreos, haja vista ser um crime de resultado”. O Poder Judiciário nacional requer a existência de elementos probatórios confiáveis.

Cumprido observar que a culpabilidade refere-se a um fato praticado, que necessita ser típico e antijurídico. Em uma síntese explicativa, Luiz Flávio Gomes e Antonio García-Pablos de Molina afirmam:

A palavra culpabilidade, contida no CP, art. 59, expressa a posição do agente frente ao bem jurídico violado. Essa posição do agente pode ser: a) de total menosprezo (que deriva do dolo direto de primeiro grau); b) de indiferença (decorre do dolo direto de segundo grau ou dolo eventual) e c) de descuido (emana do crime culposos). As duas primeiras retratam o que a doutrina ou teoria complexa da culpabilidade chama de “culpabilidade dolosa”; a terceira espelha a “culpabilidade culposa”.

Desse modo, a culpabilidade jurídica na FAB, para o que concerne a não proficiência na língua inglesa da maioria absoluta de todos os Oficiais Aviadores, infelizmente somente será tangível quando houver um caso de incidente ou acidente aéreo no qual a investigação criminal correlacione o evento a esta velada problemática.

Contudo, ao se tornar concreto um incidente, ou até mesmo um acidente, no qual as evidências criminais investigatórias convergirem para uma contribuição da não proficiência da língua inglesa no infortúnio, Oficiais Aviadores da FAB serão sim julgados. Ainda que não seja possível o esclarecimento quanto à tipicidade do injusto,

culposo ou doloso, sendo comprobatório que o militar possuía ciência da não proficiência no idioma, responderá este criminalmente pelas suas ações (ou omissões). E, complementarmente, serão também investigadas as instituições responsáveis em garantir tais competências ao Oficial Aviador.

A comunidade aeronáutica internacional, antevendo quão difícil é identificar e afastar da atividade aérea os profissionais com baixa proficiência na língua inglesa, envidou esforços para erradicar, através de imposições legais, a problemática da insatisfatória qualidade do ensino da língua inglesa.

Defronte à grande recorrência de incidentes e/ou acidentes devido à problemas linguísticos, a própria ICAO publicou um manual de orientação para ajudar os estados signatários a implementar novos requisitos de proficiência linguística, tratando da qualificação dos profissionais para ensino e desenvolvimento de testes, bem como de treinamento, avaliação, prática e padronização. A questão intercultural e a crescente participação de falantes não-nativos do inglês impulsionaram estudos que destacaram esta preocupação.

Ações como estas atuarão diretamente na atenuação de incidentes e acidentes aéreos aos quais são provenientes da baixa proficiência na língua inglesa, que, por conseguinte, intervirão na redução de casos de crimes aeronáuticos motivados por episódios caracterizados como injusto culposo ou doloso.

CONCLUSÃO

O presente artigo foi conduzido para que se pudesse ao fim responder ao problema de pesquisa apresentado, no qual abordou a casualidade de o baixo nível de proficiência na língua inglesa de um Oficial Aviador da Força Aérea Brasileira (FAB), que esteja envolvido em uma investigação de um acidente/incidente aéreo, acarretar em criminalização penal.

Durante o trabalho o pesquisador adotou os valores da perseverança e da imparcialidade como referências de conduta ética para que se gerasse um conhecimento confiável e útil ao COMAER.

Para obter subsídios aos quais responderiam ao problema de pesquisa, foi necessário estabelecer e perseguir objetivos específicos que serviriam de balizamento para as ações da pesquisa. Portanto, ao analisar dados e aplicar

métodos estatísticos, foi possível lograr êxito quanto ao OE1, tendo sido verificado que a maioria dos Oficiais Aviadores do efetivo da FAB não possui proficiência na língua inglesa.

A partir desta constatação, objetivando solucionar o OE2, foi realizado um levantamento bibliográfico ao qual tencionou verificar se existiam casos de persecução penal para acidentes aéreos aos quais foram desencadeados pela baixa proficiência dos pilotos na língua inglesa. Cinco grandes acidentes aéreos foram elencados e, desta maneira, foi constatado que o fator linguístico não somente foi concorrente para a ocorrência dos sinistros, como também foram considerados como fatores contribuintes para a criminalização posteriormente ocorrida.

Por conseguinte, a consecução do OE3 foi abrangida ao ratificar que os Oficiais Aviadores não proficientes na língua inglesa podem sim ser juridicamente criminalizados quando no desempenho de suas funções. Entretanto, foi descartada a possibilidade de crime injusto doloso, haja vista as definições doutrinárias do Direito norteamericano para a classificação de crime injusto culposo, devido as características da situação apresentada convergirem para uma deliberada omissão, além de não haver observância quanto aos deveres objetivos de cuidado, ao qual preconiza que, na dúvida sobre os efeitos da conduta, o agente deve não realizar o ato, bem como há ainda a previsibilidade do resultado por parte do agente, ao qual possui plena capacidade de antever o possível resultado danoso de sua ação ao assumir praticar a atividade aérea sem estar proficiente na língua inglesa.

As implicações dos resultados encontrados para a FAB poderão ter a finalidade de um importante diagnóstico para o COMAER no que tange à evolução da atual metodologia de ensino e aperfeiçoamento da língua inglesa para os Oficiais Aviadores, ambicionando assim minimizar possíveis práticas exequíveis cabíveis de criminalização.

REFERÊNCIAS

BELO, W. **Nota introdutória ao princípio da responsabilidade subjetiva no Direito Penal**, 2013. Disponível em: < <http://warleybelodireitopenal.blogspot.com.br/2013/01/nota-introdutoria-ao-principio-da.html>> Acesso: em maio 2016.

BITENCOURT, C.R. **Tratado de Direito Penal** – Parte especial. 2. ed. São Paulo, SP: Editora Saraiva, 2012.

BITENCOURT, C. R. **Tratado de Direito Penal**. 15. ed. v. 1, p. 254, São Paulo,SP: Editora Saraiva, 2009.

BORGES, A.C. **Responsabilidade Civil x Responsabilidade Penal**. 2010. Disponível em: <<http://www.meuadvogado.com.br/entenda/responsabilidade-civil-responsabilidade-penal.html>> Acesso em: maio, 2016.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. **Manual de Fatores Humanos no Gerenciamento da Segurança Operacional no SISCEAB: MCA 63-15**, Rio de Janeiro, RJ, 2010.

BRASIL. Departamento de Aviação Civil. CBA – **Código Brasileiro de Aeronáutica**; Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986; Altera o Capítulo VI do Título III e o art. 302 e revoga os arts. 89, 91 e 92 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

BRASIL. Ministério da Defesa. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, **NSCA 3-13 Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil Conduzidas pelo Estado Brasileiro**, 2014. Disponível em: <<http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/index.php/legislacao/category/1-nsca-norma-do-sistema-do-comando-da-aeronautica->> Acesso em: maio, 2016.

CALAZANS, P. M. **A Nova Lei 12.970/14 e a Investigação de Acidentes Aeronáuticos no Brasil**, artigo originalmente publicado no site Jus Navigandi (<http://jus.com.br/artigos/31328/a-nova-lei-12-970-14-e-a-investigacao-de-acidentes-aeronauticos-no-brasil>).

CAPEZ, F. **Curso de direito penal**, volume 1, parte geral :(arts. 1º a 120). 15. ed. São Paulo,SP: Editora Saraiva, 2011.

DANTAS, F.T., **A Investigação de Acidentes Aeronáuticos e a Apuração da Responsabilidade Penal**. Revista Conexão SIPAER / Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, Brasília, 2012 v. 4, n.1, p. 33-40, set-out, 2012.

DEKKER, S. International Journal of Applied Aviation Studies, Volume 10, Number 1, **Pilots, Controllers and Mechanics on Trial: Cases, Concerns and Countermeasures**, FAA Academy, Oklahoma City, USA, 2010.

ESLER, D. **Flight risk: The threat of criminalization**, 2009.

FAA. Federal Aviation Administration, **Human Factors Research and Applications** - ICAO APAC ATM-SG/2 August 4-8. 2014.

FAA. Federal Aviation Administration, AM-10/12 - Office of Aerospace Medicine / U.S. Airline Transport Pilot International Flight Language Experiences, **Report 4: Non-Native English-Speaking Controllers Communicating With Native English-Speaking Pilots**, Washington, DC, USA, 2010.

HONORATO, M. **Os Princípios Jurídicos do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER**. Revista Conexão SIPAER / Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, Brasília, 2012 v. 4, n.1, p. 11-32, set-out, 2012.

HONORATO, M. **Crimes Aeronáuticos** 2. ed., 2015.

ICAO. International Civil Aviation Organization. Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago); **Criação da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI)**, 1944.

ICAO. International Civil Aviation Organization - **Doc 9835 - AN/453 - Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements**, Montreal, Canada, 2010.

KALAZANS, D.C. **Desvendando a caixa preta**. São Paulo: All Print Editora, 2011.

KAYE, K. **Exploring the Effects of Language on Society**. Artigo originalmente publicado no site (<http://www.luchtzak.be/forums/viewtopic.php>), 2004.

MASSON, C.R. **Direito penal esquematizado - Parte geral**. 1. ed. 4 São Paulo: MÉTODO, 2011.

MOSELLO, M. F. **Responsabilidade Civil no Transporte Aéreo**. 1. ed. São Paulo: Ed Atlas S.A, 2007.

MOURA, G. B. **Transporte Aéreo e Responsabilidade Civil**. São Paulo: Aduaneiras, 1992.

NUCCI, G.S. **Manual de direito penal: parte geral: parte especial**. 7. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011.

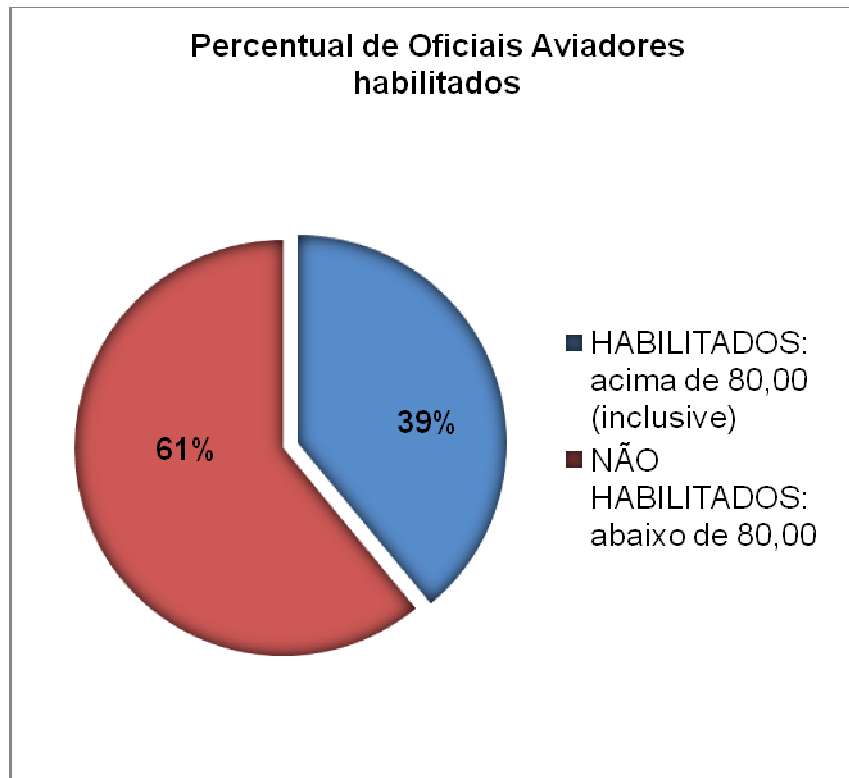
PAIVA, C. **Relações Aéreas Internacionais e Liberdades do Ar**. Revista Brasileira de Direito Aeronáutico e Espacial, Dezembro de 2008. Disponível em: <<http://www.sbda.org.br/revista/Anterior/1799.pdf>> Acesso em: abril, 2016.

TAVARES, B. **Pilotos do Legacy são absolvidos pela negligência**. 2008. Disponível em: <<http://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,pilotos-do-legacy-sao-absolvidos-de-negligencia,291488> > Acesso em: abril, 2016.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

APÊNDICE A - PROVA DE PROFICIÊNCIA NA LÍNGUA INGLESA

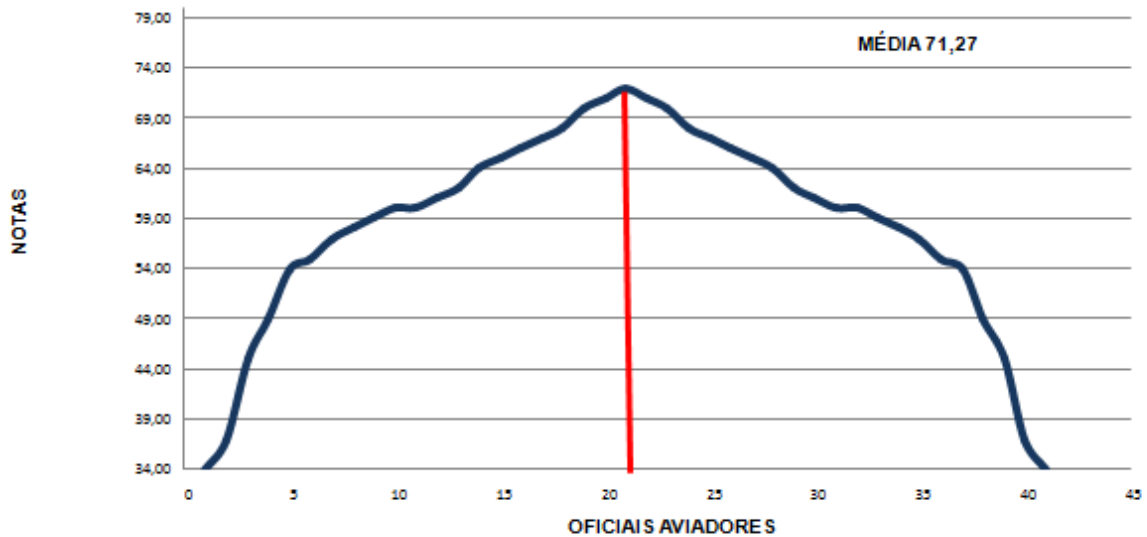
Gráfico 1 – Apresentação dos resultados estatísticos para o teste de língua inglesa (*American English Course*) aplicado pelo CIEAR aos Oficiais-Alunos aviadores da turma CAP 1/2016.



Fonte: O autor.

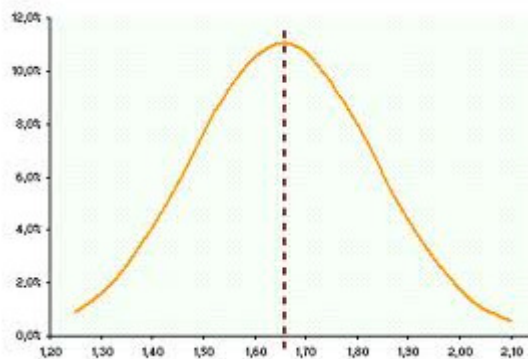
APÊNDICE B – TESTE NÃO PARAMÉTRICO

Gráfico 2 – Apresentação gráfica da média obtida pelos Oficiais-Alunos da turma CAP 1/2016 no teste de proficiência na língua inglesa aplicado pelo CLEAR.



Fonte: O autor.

Figura 1 – Curva gráfica de distribuição modelo utilizável para testes paramétricos.



Fonte: Site <http://analise-estatistica.pt/2012/10/diferencas-entre-os-testes-parametricos-e-os-nao-parametricos.html>