

O COMANDANTE COMO PREPOSTO: suas responsabilidades jurídicas e o desembarque de passageiros

Moisés Cardoso de Lima Marques

Humberto César Machado

RESUMO: Este artigo traz uma breve exposição acerca das responsabilidades jurídicas de um comandante e de sua atribuição mais impactante, desembarcar passageiros, caso seja necessário, e de que forma ele pode responder por esse ato. A maior parte dos pilotos se detém à parte mais prazerosa da profissão, voar, e se esquecem da parte jurídica que esta profissão está envolvida. Sendo assim, o questionamento norteador deste estudo pauta-se em apresentar à comunidade aeronáutica e em específico ao piloto, as formas nas quais ele poderá ser responsabilizado por seus atos. São elas: responsabilidade civil, penal e administrativa, sendo ele o preposto da empresa dentro da aeronave, portanto, representante legal da companhia aérea e autoridade máxima em voo. Além disso, será analisada a atribuição, sob sua responsabilidade, de desembarcar passageiros, caso seja necessário. Os procedimentos metodológicos adotados neste estudo partem de pesquisas bibliográficas em livros, dissertações, teses, artigos científicos, documentos e sites. Apresentando os seguintes resultados: há a necessidade de mais informações e trabalhos voltados a esta área da profissão, uma vez que as publicações encontradas para a confecção deste artigo foram poucas. Pouco se é dito sobre as responsabilidades jurídicas intrínsecas à profissão de comandante, por ser o preposto da empresa aérea, e este necessita de atualização constante e de total conhecimento das normas que permeiam suas obrigações profissionais. Ademais, será elucidado ao piloto que, caso seja necessário, ele pode desembarcar um passageiro, mas também poderá responder juridicamente por isso.

Palavras-chave: Responsabilidades jurídicas. Preposto. Atribuição do comandante.

1 INTRODUÇÃO

A profissão de piloto fascina e desperta o interesse não só de quem já está nesse meio, mas também de outras pessoas que tenham apreço pela aviação. Muito se fala a respeito das horas de voo, carteiras de habilitação técnica, necessidade de domínio do idioma inglês e outros requisitos necessários para o desempenho da função. Porém, pouco se sabe a respeito das responsabilidades inerentes à profissão, as formas nas quais o piloto poderá responder por seus atos, e suas atribuições dentro da aeronave.

O presente trabalho tem por objetivo apresentar aos pilotos, e a toda comunidade aeronáutica, a importância de se cumprir as normas, os procedimentos e legislações aeronáuticas, pois, em caso de descumprimento destes, podem ser imputadas penalizações e consequências jurídicas ao comandante.

A responsabilização pode acontecer em várias áreas do Direito, porém destacar-se-á as três principais: civil, busca a indenização a quem tenha sofrido algum prejuízo; penal, relacionada à obrigação do sujeito em responder pelas consequências de seus atos; e a administrativa, na qual o infrator sofre uma sanção administrativa em razão do não cumprimento de normas. Além disso, será analisada a atribuição conferida ao piloto para desembarcar passageiros.

Na elaboração deste estudo, foram exploradas pesquisas bibliográficas, como: livros, dissertações, teses, artigos, documentos, sites e, após reflexão sobre as análises, objetivará trazer de forma clara e objetiva a todos os pilotos e comunidade aeronáutica as formas nas quais o piloto pode ser responsabilizado, haja vista que foi verificada uma escassez de trabalhos nesta área.

Disposto sob a forma de exploração textual de revisões bibliográficas e observações de pesquisas, juntamente com a interpretação dos princípios apontados, este trabalho possibilitará qualificar a importância de ter ciência e melhor entendimento dos pilotos a respeito de suas responsabilidades jurídicas, o que ajudará na tomada de decisões, como, por exemplo, hora de desembarcar um passageiro de sua aeronave, em que pode também contar com ajuda dos comissários, agentes de solo e até mesmo a administração do aeroporto.

Para melhor organização deste estudo, ele será dividido em dois capítulos. O primeiro fará um breve apanhado histórico acerca do surgimento do termo responsabilidade. Em seguida, será feita uma abordagem a respeito das responsabilidades jurídicas decorrentes da profissão de piloto, que aduzem estas responsabilidades em três searas: a civil, que tem por finalidade indenizar, monetariamente, alguém que tenha sofrido um dano, material ou moral; a penal, em que o dano é tratado como crime, podendo ser classificado como doloso ou culposo, cabendo ao agente a obrigação de arcar com as consequências de seus atos; e a administrativa, em que a pessoa que cometeu uma infração sofrerá uma sanção administrativa por descumprimento de normas, como a cassação da carteira de habilitação técnica e a apreensão de aeronaves.

Na segunda parte, tem-se uma exposição acerca do significado da palavra preposto e seu sentido e aplicação na aviação. O comandante como preposto da empresa aérea é a pessoa incumbida para representá-la diante de uma atribuição ou processo jurídico. É ele quem será responsável por qualquer ação, ou omissão, dele e de sua tripulação. Utiliza-se como exemplo a atribuição do comandante de desembarcar passageiros, caso seja necessário, para a manutenção da boa ordem na aeronave, e seu desdobramento jurídico.

Com a evolução do sistema aeronáutico, obteve-se a necessidade da aplicação de regras e responsabilidades jurídicas para o transporte aéreo. Foram estabelecidas, assim, as responsabilidades do comandante. Isso deixa claro que não basta apenas saber voar a máquina, mas também é imprescindível tomar as decisões corretas e gerenciar os riscos e as consequências advindos destas escolhas. Sendo o piloto conhecedor dos limites legais e regulamentares, é possível conferir maior segurança ao trabalho realizado.

2 RESPONSABILIDADES JURÍDICAS DO COMANDANTE

A palavra responsabilidade é utilizada em várias áreas da ciência e possui diversos significados. No que tange ao senso comum, pode-se dizer que uma pessoa responsável é aquela que cumpre com seus deveres, é cuidadosa. Etimologicamente, a expressão vem do latim *responder* e, que designa alguém garantidor de algo. De acordo com Stoco (2007, p. 111), o vocábulo “tanto pode ser sinônimo de diligência e cuidado, no plano vulgar, como pode revelar a obrigação de todos pelos atos que praticam no plano jurídico”.

Segundo Filgueira (2017), os princípios da responsabilidade se associam à liberdade e aos deveres segundo os quais a conduta humana está vinculada e que imputam a obrigação de assumir os ônus a ela referentes. Se uma pessoa agir de forma correta, conforme suas obrigações, não se faz necessário aplicar-lhe responsabilidades, entretanto se agir de forma lesiva a algo ou alguém, prejudicando o convívio social, atingindo componentes patrimoniais e até morais da esfera jurídica de outrem, deverá ser responsabilizada. Dessa forma, a responsabilidade tornou-se um dos principais meios de solução de conflitos e de pacificação social.

Para Diniz (2009), tudo começou em uma época em que os costumes regiam as regras de convivência em sociedade, levando ofendidos a reagirem de forma direta e violenta contra o causador do dano ou ofensor. O marco inicial das responsabilidades remete-se a Roma, em um período no qual a retaliação por uma parcela dominante da população passou a ser reconhecida e legitimada pelo poder público. Isso era chamado de vingança privada, reações imediatas, tomadas por instintos selvagens e brutais. Uma época em que prevalecia a Lei de Talião, “olho por olho, dente por dente”.

Na visão de Penafiel (2013), a responsabilidade fora aplicada primeiramente pelos povos da região da Mesopotâmia e em seguida pelos da bacia do Mediterrâneo. Consagrou-se no Código de Hammurabi (de 2.000 a.C.), que baseava-se em que a pena não seria uma vingança desmedida, mas proporcional à ofensa cometida pelo sujeito, como o contido no §230, no qual, se um construtor edificou uma casa, porém não a reforçou e ela desmoronou, matando assim o filho do proprietário, o filho do construtor deveria ser morto. As responsabilidades eram, portanto, fundadas no princípio da equidade.

O autor (2013) diz ainda que, ao período que viera após o da retaliação, procedeu-se a percepção de que seria mais oneroso à vítima o pagamento do dano, ou seja, a compensação monetária, ao invés do uso da violência. Assim, este pagamento fora implementado pela Lei de Aquilia, que se tornou o norte para a reparação de danos. Datada provavelmente do fim do século III e início do século II a.C., esta norma foi um plebiscito que deu o direito ao detentor de bens obter o pagamento em dinheiro de uma penalidade, de quem tivesse depredado ou destruído seus bens. Tal instrumento traduziu-se como fundamental para a aplicação da culpa no âmbito indenizatório. Foi então que o governo tomou frente à função de punir os infratores da ordem pública. Surge, assim, a ação de indenizar aliada à responsabilidade civil.

No entendimento de Gonçalves (2009, p. 08), na Europa Medieval, as responsabilidades foram sendo aperfeiçoadas pelas influências do direito francês, que gradativamente atribui-se: “direito à reparação sempre que houvesse culpa, separando-se responsabilidade civil, perante a vítima, da responsabilidade penal, perante o Estado”. Porém, apenas em meados do século XVIII, com o advento do Iluminismo, é que ocorreu a devida separação e distinção entre a responsabilidade

civil e a penal, aquela voltada para a reparação de danos, e a última com a estipulação de penas.

Penafiel (2013) pontua que no Brasil não foi diferente, as responsabilidades passaram por várias fases e estágios que contribuíram para seu desenvolvimento. A princípio, como no Código Criminal de 1830, não se distinguia a seara civil da penal, mas posteriormente ocorreu a separação. Até 1916 usavam-se normas e ordenações do Brasil colônia, ditadas por Portugal. Então surgiu o primeiro Código Civil, o qual implementou a primeira esfera formal das responsabilidades, que se baseava na teoria subjetiva, ou seja, exigindo prova da culpa de quem o dano causasse.

Resumidamente, o crescimento e o desenvolvimento das responsabilidades basearam-se na necessidade de reparar o dano causado a alguém, primeiro em forma de vingança, depois em compensação monetária ao lesado. Aliado a isso, surgiu também a responsabilidade criminal, em que o sujeito é privado de suas liberdades. Cada passo dado, nessa busca de desenvolvimento e crescimento da ordem jurídica, se traduziu em benefícios para toda a sociedade e, como consequência, refletiu nas diversas profissões do mercado.

Para Filgueira (2017) Na área da aviação não foi diferente. O comandante é a autoridade máxima dentro de sua aeronave, cabe a ele zelar pela segurança do voo, de seus tripulantes, passageiros e bagagens a bordo. Exercendo tal poder, corresponde a ele deveres e o cumprimento das legislações aeronáuticas vigentes, portanto não se pode emitir ou agir, de forma discricionária. Nos casos de pilotos civis, prevalecerá a Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986. Quanto aos pilotos servidores públicos civis, serão regulados principalmente pela Lei 8.112, de 11 de dezembro de 1990; e pela Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Quando é deixado de observar as normas, adentra-se na esfera das responsabilidades. No âmbito jurídico, o sujeito pode ser responsabilizado de três formas, são elas: civil, penal e administrativa.

Kalazans (2011) menciona que a responsabilidade civil é referente à indenização de um dano causado, seja moral ou material. A responsabilidade penal relaciona-se aos crimes, traduzindo-se em pena na forma de multa ou prisão privativa de liberdade. A responsabilidade administrativa abrange a observância das normas e regras inerentes à profissão, o não cumprimento pode acarretar em multas, suspensão de certificados, licenças e até apreensão da aeronave.

2.1 Responsabilidade Civil

Gonçalves (2016) entende que a responsabilidade civil é uma forma de obrigar o causador de um dano a indenizar alguém que tenha sofrido um prejuízo, seja ele material ou moral. No Código Civil brasileiro de 2002, em seu art. 186, trata da responsabilidade civil como aquela pessoa que, por ação, omissão, imprudência ou negligência, causa dano a outra pessoa; mesmo que este seja moral, comete ato ilícito. Este último se traduz em qualquer ato voluntário que contraria a ordem jurídica vigente e que gera, portanto, o dever de indenizar.

Esta medida jurídica busca a restauração da harmonia na sociedade e a reconstrução dos valores éticos do meio em que se vive. Desta forma, deixa de olhar apenas para o individual e se estende também para o coletivo.

Segundo Diniz (2012), outro aspecto que ganha maior importância no cenário atual é o chamado dano moral. O comandante está mais sujeito a este tipo de penalização, devido a atribuições que tem dentro de sua aeronave. No que tange à fundamentação da responsabilidade civil, esta pode ser dividida em objetiva e subjetiva.

De acordo com a autora (2012), em relação à responsabilidade civil objetiva, não é necessário ter culpa para que seja feita a reparação do prejuízo, mas sim o dano ou o perigo de que ocorra. As ações na doutrina objetiva podem até mesmo ser lícitas, mas quem as desenvolve deve valer para que dela não haja prejuízo; de forma contrária, terá de arcar com os riscos da atividade, e conseqüentemente terá o dever ressarcitório. Diante disso, tem-se que é necessário apenas o que o Direito chama de nexa causal, ou seja, a comprovação da relação de causalidade entre a atividade desenvolvida e o prejuízo por ela causado, não valendo ao lesado comprovar a culpa do lesante, como o que versa o art. 927 do Código Civil brasileiro.

A responsabilidade civil subjetiva se baseia na existência da culpa ou dolo. A culpa nada mais é que agir de forma imprudente, com imperícia, como afirma Tartuce (2011). Ou, segundo Lisboa (2010, p. 318), é a “infração de uma obrigação, um dever preexistente”. E dolo, a intenção de prejudicar. Assim, para que haja a indenização, é preciso a comprovação da culpa do sujeito.

Conforme Filgueira (2017), em se tratando do piloto, são muitas suas atribuições durante o voo, tanto quanto antes e depois da operação. Na fase que antecede o voo, cabe ao comandante cuidar da documentação, planejamento,

inspeção da aeronave, bagagens e passageiros. Durante o voo, é de sua responsabilidade voar a aeronave, monitorar os parâmetros desta, interpretar as informações meteorológicas, prevenção de colisões e comunicação com o controle. Compreende-se, assim, que a responsabilidade civil do comandante é subjetiva, o que faz com que seja necessária a comprovação de sua culpa.

2.2 Responsabilidade Penal

Kalazans (2011) ressalta que, nesta seara jurídica, o dano é tratado como crime, sendo o seu causador obrigado a arcar com as consequências. Pode ser qualificado como doloso, quando se assume o risco de produzir prejuízo, ou culposos, quando se tem o mesmo produto, porém resultado de imperícia, negligência ou imprudência, ou seja, sem a intenção de produzir prejuízo, mas que fora previsto. Nestes casos não cabe indenização, mas sim a aplicação de uma pena pessoal, podendo ser restritiva de liberdade, de direitos ou de natureza pecuniária, de acordo com a gravidade do delito.

Na concepção de Greco (2004), o crime doloso se qualifica como a intenção consciente de infringir o direito. A pessoa tem ciência das consequências prejudiciais de seus atos e ainda assim os pratica. Também são levados em consideração os meios utilizados para alcançar o fim a que se dedica e as consequências secundárias do ato. Alves (2012) afirma que o dolo subdivide-se em duas categorias, são: teoria da vontade, na qual se tem a livre vontade e consciência de querer praticar a transgressão penal, a teoria do assentimento, cujo agente prevê o possível resultado lesivo de sua ação, mesmo assim assume os riscos de produzi-la.

Kalazans (2011) relata que, na aviação, estes são alguns exemplos de dolo praticados pela tripulação: quando decide voar em condições de voo por instrumento (IFR), sem que a aeronave seja homologada para este tipo de procedimento; piloto que decide pousar mesmo diante de condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos; quando o comandante decide decolar mesmo sabendo que a aeronave está com peso acima do máximo permitido para a decolagem.

Para Costa Júnior (2006), por sua vez, no crime culposos, há a prática voluntária de uma atividade, sem os devidos cuidados, da qual decorrem consequências tidas como crimes perante a lei, que não eram esperadas, mas previsíveis. Ou seja, de acordo com Diniz (2012), a culpa é resultante da não

observância, pelo agente, de três aspectos, os quais podem ser descritos como negligência: inobservância de normas; imperícia: falta de habilidade para se fazer algo; e imprudência: precipitação ou agir sem cautela.

Kalazans (2011) aponta que a negligência é tratada como uma omissão. Quando o agente que causa o dano não observa seus deveres de cuidar, ele adota, portanto, um comportamento passivo, implicando em descuido. Isso pode ocorrer, por exemplo, quando o comandante não certifica que foram feitas as manutenções preventivas previstas; ao programar um voo, não consulta os boletins meteorológicos e as informações relacionadas à navegação aérea, uma vez que o art. 166 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) trata que “O comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave” (CBA, 1986).

Segundo Kalazans (2011), a imperícia consiste, basicamente, em o agente não saber realizar determinada atividade a que se propõe, é a inaptidão para o exercício de uma profissão, e, por isso, causa dano à outra pessoa por falta de conhecimentos técnicos. Apresenta-se como exemplo o caso de um comandante habilitado a realizar voos por instrumentos, porém não sabe realizar esse procedimento, o que pode levar a um acidente aéreo.

A imprudência, por sua vez, consiste, com base em Figueira (2017), em uma ação desenvolvida sem os devidos cuidados, quando não se tem as cautelas necessárias, deixando de empregar as precauções indicadas, capazes de prevenir resultados danosos. São exemplos, não remover os calços e travas de comando antes do voo, descer da aeronave com o motor ligado, a não utilização do cinto de segurança durante a operação da aeronave, piloto que não utiliza óculos de grau, quando há deficiência na visão.

2.3 Responsabilidade Administrativa

A responsabilidade administrativa é aplicada quando há uma transgressão à norma administrativa, cuja pessoa infratora sofre uma penalidade administrativa. Sempre há de se valer o benefício ao interesse público sobre o individual, a administração pública sobrepuja a lei à vontade individual. Um dos poderes administrativos de maior relevância é o de disciplinar, que, assim como trata Di Pietro (2012), apura as infrações cometidas e aplica penalidades aos servidores públicos e às pessoas submetidas a esta normativa. Portanto, o piloto se encaixa no

descrito acima, e, num eventual descumprimento das normas inerentes à profissão, estará sujeito a um processo administrativo.

No Brasil, a autoridade aeronáutica da aviação civil é a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) e, como trata o art. 8 da Lei nº 11.182/2005, cabe a ela “reprimir as infrações à legislação, inclusive ao direito dos usuários, e aplicar sanções cabíveis”, quando for caso. As infrações administrativas referentes à atividade aérea estão dispostas no CBA em seu art. 289, “na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar” caberá à ANAC avaliar e imputar responsabilidade sobre o agente.

Para Alves (2012), não cabe à responsabilidade administrativa ter cautelas civis ou penais, estas ficam resguardadas pelos códigos civil e penal, respectivamente, mas poderá ser aplicada para ressarcir o dano e possível ação regressiva contra o comandante. Podem ser, por exemplo, suspensão de certificados, licenças, autorizações, cassação de certificados, detenção ou apreensão de aeronaves.

Conclui-se que as responsabilidades jurídicas, diante do exposto, não estão obrigatoriamente ligadas umas às outras, podendo, portanto, serem tratadas de forma separada. Destaca-se também que, mesmo não havendo a intenção de transgredir normas, a conduta que o piloto assume, em certas situações, lhe confere responsabilidades da mesma forma. Nesta próxima parte do trabalho, discorrer-se-á sobre a palavra preposto e seu surgimento. Questão chave para que seja feita a ligação entre as responsabilidades inerentes a profissão e o porquê de o piloto responder por elas. Em seguida será mostrada a aplicação deste termo em alguns documentos importantes para o Brasil, até que fora implementado na atividade aérea, especificamente no Código Brasileiro de Aeronáutica.

3 PILOTO COMO PREPOSTO E O DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS

Na visão de Cunha (2004), a primeira aparição do termo “preposto” em nossa língua, ainda com sua forma latina (preposito), se deu por frei Joaquim de Santa Rosa Viterbo em meados de 1798, em sua obra *Elucidário das palavras: termos e frases que em Portugal antigamente se usaram e que hoje regularmente se ignoram*: obra indispensável para entender sem erro os documentos mais raros e preciosos

que entre nós se conservam. Por definição etimológica, a palavra quer dizer “prepor”, colocar ou pôr algo ou alguém à frente de uma pessoa, ou alguma coisa. Para efeitos jurídicos, preposto é a pessoa que, por nomeação, delegação ou incumbência de outra, o preponente, dirige ou administra seus negócios ou lhe presta, em caráter permanente, serviço de determinada natureza. É a pessoa incumbida para representá-lo diante de uma atribuição, ou processo jurídico. No meio aeronáutico, essa palavra se traduz na figura do piloto.

O autor (2004) explica que trata-se de um substantivo muito utilizado em vários documentos importantes do nosso país, como o Código Comercial Brasileiro (1850), que enumera três ações em que cuida dos prepostos: a) estabelecer o conteúdo dos seus poderes, b) disciplinar suas relações com os respectivos preponentes, c) fixar a responsabilidade do preponente, face a terceiros, por atos do preposto.

Ademais, o Código Civil Brasileiro, em seu art. 1521 aduz que “são também responsáveis pela reparação civil” [...] “III – O patrão, amo ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou por ocasião dele”, texto que sofreu influência direta do Código Civil Francês. Ou seja, o preposto é o responsável – representante legal – por quaisquer atitudes por ele tomadas, ou por pessoas a ele subordinadas, como se pela empresa, órgão, instituição, sociedade, tivessem sido feitas.

Não obstante, na aviação também se emprega esse termo, como o disposto no CBA em seu art. 165, “Toda aeronave deverá ter um comandante a bordo, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem”, ficando assim, responsável pela segurança da aeronave, pela tripulação, pela operação, guarda de valores, bagagens (BRASIL, 1986).

O aviador irá responder em todas as esferas jurídicas por atitudes ou decisões por ele tomadas, também por omissão, e por sua tripulação, em nome da empresa, tendo em vista que ele é o preposto. Desta forma, o comandante é considerado a autoridade máxima em sua aeronave, cabe a ele emitir ordens para manter a boa ordem do voo.

Na parte seguinte do trabalho, dar-se-á ênfase a uma das atribuições consideradas de maior relevância dentro da aeronave, a autoridade do comandante em desembarcar passageiros. Também serão abordadas as responsabilidades que

poderão ser imputadas sobre o piloto, em decorrência dessa atitude e também, exemplificadas estas formas nas quais poderá ser penalizado.

3.1 Desembarque de Passageiros

Em concordância com o CBA, art. 166, o comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave, podendo ele desembarcar qualquer coisa ou pessoa, caso julgue necessário, a partir do momento que comprometa a boa ordem, a disciplina, e ponha em risco a segurança da aeronave e das pessoas e bens a bordo (CBA, 1986). Algumas das situações em que o comandante pode desembarcar passageiros são: em caso de ameaça, ataque ou intimidação a algum tripulante; passageiro alcoolizado que perturbe outros a bordo, ou cause balbúrdia ou tumulto; os que causem danos propositadamente à aeronave; aqueles que se recusem a seguir recomendações e normas de segurança, como, por exemplo, afivelar o cinto de segurança ou desligar os dispositivos móveis (CONJUR, 2013).

Na visão de Barbosa (2016), os comissários que recebem os passageiros têm, além de dar as boas-vindas, a função de avaliar cada uma das pessoas que estão embarcando e passar um breve relatório verbal ao comandante. Algumas pessoas têm medo de voar e, por isso, às vezes, ingerem substâncias entorpecentes; outras, já dentro da aeronave, podem ter ataques de pânico e contagiar outros passageiros, acarretando um descontrole em grande parte da aeronave. Nesses casos, cabe ao comandante o poder de desembarcar estes passageiros e, em casos mais extremos, solicitar apoio policial, acionando a Polícia Federal. Todas essas atitudes tomadas pelo piloto devem ser relatadas no diário de bordo e, concluída a viagem, o mais breve possível, comunicadas à autoridade aeronáutica competente.

O autor (2016) diz ainda que pode ocorrer casos em que passageiros tenham feito cirurgias recentes e estejam em um processo de recuperação, ou tomando medicamentos fortes, o comandante julgar que seja necessário fazer algum pouso forçado devido a alguma complicação nesse sentido, por exemplo, ele pode solicitar que estes desembarquem. Mas, para isso, tem-se um serviço médico que dá suporte às empresas aéreas, para que o piloto relate o quadro e consulte se há realmente a necessidade de solicitar o abandono da aeronave. Nesses casos, o comandante tem total respaldo. Caso incidentes desse tipo ocorram durante o voo, o

responsável pela segurança da aeronave pode desembarcar o passageiro na primeira escala ou, se necessário, alterar a rota do voo para um local mais perto, em que esse passageiro possa ser desembarcado e tenha total apoio médico.

Em todas as circunstâncias, é preciso ressaltar a cautela que o comandante deve ter em tomar essa atitude, visto que se trata de uma ação considerada das mais delicadas e impactantes, e que pode gerar à pessoa desembarcada um enorme constrangimento. Uma vez não observada essa cautela, o passageiro desembarcado pode pedir indenização por danos morais à empresa, caso sinta-se maltratado ou constrangido na frente de outras pessoas.

O comandante também poderá ter que pagar indenização por esse ato, se ultrapassar o que é considerado aceitável ou expor a pessoa ao ridículo. Aplicar-se-á, portanto, a responsabilidade civil ao piloto. Caso ele use de força bruta desproporcional, por exemplo, poderá responder dolosamente por assumir o risco de causar lesão corporal ao passageiro, como o disposto no art. 129 do Código Penal – Decreto Lei nº 2.848/40, que trata da ofensa à integridade corporal ou à saúde de outra pessoa, podendo sofrer pena de detenção de três meses a um ano. Se caracterizar lesão corporal de natureza grave, poderá sofrer pena de reclusão de um a cinco anos, aplicando-se, assim, a responsabilidade penal.

Dar-se-á uma atenção maior à responsabilidade administrativa, que poderá implicar em alguma sanção. Entretanto, deve-se destacar que apenas pilotos que exercem cargos, empregos ou funções públicas, tanto civis quanto militares, mesmo que transitoriamente ou sem remuneração, poderão ser consideradas autoridades, de acordo com o art. 5º da Lei nº 4.898/65 (BRASIL, 1965). No exemplo citado acima, em caso de abuso de autoridade, estarão sujeitos às sanções administrativas apenas os pilotos que possuem cargos públicos, como: pilotos das polícias, pilotos do estado, da receita, ANAC, forças armadas e outros. Corrobora o exposto o art. 6º da Lei nº 4898/65, que especifica em seu § 1º que esta sanção poderá ser aplicada de acordo com a gravidade do abuso cometido. Esta penalidade pode consistir em destituição de função, advertência, repreensão, suspensão do cargo e até mesmo demissão (BRASIL, 1965). Será aplicada, neste caso, a responsabilidade administrativa ao comandante.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando a evolução histórica das responsabilidades jurídicas, e sua inserção no meio profissional, em destaque ao meio aeronáutico, vê-se a necessidade do tratamento mais enfático sobre tais esferas jurídicas, intrínsecas à profissão de piloto. Já que não basta apenas saber voar, mas sim ser um profissional por excelência, sabedor das normas, e também o que o descumprimento delas pode acarretar.

Como parte do tema do trabalho tem-se as responsabilidades jurídicas do comandante, e como um dos objetivos, mostrar em especial à comunidade aeronáutica, de quais formas ele pode ser julgado e responsabilizado em decorrência de suas ações. Destaca-se que o piloto no exercício de sua profissão, poderá sofrer penalizações em caso de culpa, ou deverá sofrê-las em caso de dolo, decorrentes de erros cometidos, ou a não observância de normas e procedimentos, devido à incompetência, negligência, inabilidade, inexperiência ou incapacidade profissional. Podem elas ser, nas esferas civil, penal ou administrativa.

Entendeu-se, portanto, que a responsabilidade civil está resumidamente ligada a indenização, ou seja, o ressarcimento em dinheiro por algum dano causado a outrem, tanto físico, como moral. Ela se divide em objetiva e subjetiva. Na primeira não se faz necessário que se tenha culpa para que seja feita a reparação do prejuízo, apenas o dano. Já a segunda se baseia na existência da culpa, quando se age de forma imprudente e gera dano; e do dolo, quando há a intenção de prejudicar. Para tanto, compreende-se que a responsabilidade civil do comandante é subjetiva.

Na responsabilidade penal o dano é tratado como crime. Pode ser qualificado como doloso, quando se assume o risco de produzir prejuízo, ou culposo, quando não se tem a intenção, mas produz o dano, causado por negligência, imperícia ou imprudência. Que podem ser traduzidas como inobservância de normas; falta de habilidade em se fazer algo; e precipitação ou agir sem cautela, respectivamente, bem como seus exemplos. O dolo se subdivide em duas categorias: teoria da vontade e do assentimento. Na culpa, há a prática voluntária de uma atividade, sem devidos cuidados, que geram consequências - não esperadas, mas previsíveis - tidas como crime.

Por fim, a responsabilidade administrativa, aplicada quando se tem uma transgressão à norma administrativa, nesse caso o infrator sofrerá uma sanção administrativa. Podem ser elas: suspensão de certificados, licenças, autorizações, como também destituição de função, advertência e até mesmo demissão, em caso de pilotos exercendo funções públicas. As infrações administrativas voltadas à atividade aérea estão dispostas no Art. 289 do CBA. Compreendeu-se que sempre há de valer o interesse público sobre o individual.

Além disso, abordou-se a atribuição que o comandante tem em desembarcar passageiros, caso seja necessário, como por exemplo, os que tenham ingerido bebida alcoólica e estejam atrapalhando a boa ordem na aeronave e àqueles com algum problema de saúde. Já que de antemão, é considerado, o piloto, preposto da empresa aérea, portanto, único que tem autoridade para fazê-lo. É também o responsável legal e quem irá responder juridicamente por tal ação. No caso de agir sem a devida cautela, mostrou-se e exemplificou-se as formas nas quais o piloto poderá ser responsabilizado.

Conclui-se que a formação profissional do piloto não se pode restringir apenas à técnica, um bom comandante sabe voar sua aeronave, mas também deve saber tomar as decisões corretas, gerenciar os riscos advindos destas escolhas e suas consequências. Ele é o representante legal da empresa na aeronave, e responsável por tudo que nela ocorra. Os comandantes devem estar cada vez mais preparados para o exercício de sua profissão, necessitam de atualização constante e total conhecimento das normas que permeiam suas obrigações profissionais.

Levando em consideração todo o exposto neste trabalho, espera-se que tenha contribuído com a comunidade aeronáutica, para maiores informações sobre as consequências das ações tomadas pelo piloto nas esferas jurídicas, ou pela omissão delas. Que tenha destacado a importância do conhecimento das normas, e de seu cumprimento. Sendo conhecedor dos limites legais e regulamentares é possível conferir maior segurança ao trabalho realizado, vez que, de sua boa atuação dependem a vida e o futuro de muitas pessoas e famílias.

ABSTRACT: *The present article brings a brief exhibit about the legal responsibilities of a commander, as well as his most important assignment: to disembark passengers if necessary and how he can be held responsible for his actions. Most pilots get bounded to the most pleasurable part of the profession - a.k.a. to fly - and forget*

about the legal part that is involved. Thus, the guiding questioning of this study lies on presenting to the aeronautical community and specifically to the pilot the ways in which he may be held liable for his acts civil, criminal, and administratively, being the agent of the company within the aircraft and, therefore, the legal representative of the airline and the maximum authority in flight. And the attribution he has to disembark passengers, if need be. The methodological procedures adopted in this study got started from bibliographical researches in books, dissertations, theses, scientific articles, documents and websites, presenting the following results: there is a need for more information and research related to this field, the pilot needs constant updating and full knowledge of standards that permeate their professional obligations. Since little is said about the legal responsibilities of the commander which are intrinsic to him, as he is the agent of the airline - the publications found for the preparations of this article were few. Therefore, there is a need to elucidate to the pilot that, if necessary he can disembark a passenger, but he could also be held liable for doing so.

Keywords: *Legal responsibility. Agent. Attribution of the commander.*

REFERÊNCIAS

ALVES, Ana Carolina Pereira. **O Piloto Civil, Suas Responsabilidades Jurídicas e Análise De Caso.** 47 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Ciências Aeronáuticas, Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2012.

BARBOSA, Carlos. **O Comandante Pode Desembarcar Qualquer Passageiro?** 2016. Disponível em: <<https://tripulantes.com.br/noticia/direito-aeronautico/78/o-comandante-podedesembarcar-qualquer-passageiro>>. Acesso em: 10 set. 2018.

BRASIL. Lei 11.182, de 27 de setembro de 2005. Cria a Agência Nacional de Aviação Civil e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, ano 142, n 187, p. 1, 28 set. 2005, seção 1.

_____. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União**. Brasília, ano 139, n. 8, p. 1, 11 jan. 2002, seção 1.

_____. **Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.** Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/leis/cba.pdf>>. Acesso em: 13 nov. 2018.

_____. Lei nº 4.898, de 9 de dezembro de 1965. Lei de Abuso de Autoridade. **Diário Oficial da União**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L4898.htm>. Acesso em: 13 nov. 2018.

CONJUR. Consultório jurídico. **Conduta de passageiro justifica sua retirada da aeronave**. 4 set. 2013. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2013-set-04/retiraraeronave-passageiro-conduta-inadequada-mostra-zelo-compainha>>. Acesso em: 13 nov. 2018.

COSTA JÚNIOR, Paulo José da. **Direito Penal Objetivo**. 4. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2006.

CUNHA, S. S. da. Conceito de Preposto. **Revista da Procuradoria Geral do Município de Santos**. 2004. Disponível em: <<http://www.servulo.com.br/pdf/Conceito.pdf>>. Acesso em: 14 nov. 2018.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. 25. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil**. v. 7. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

_____. **Curso de Direito Civil Brasileiro: responsabilidade civil**. v. 7. 23. ed. São Paulo: Saraiva, 2009..

FILGUEIRA, Hilton Rayol. **As Atribuições do Comandante de Aeronave e Seus Reflexos Jurídicos**. 2017. 46 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização) - Gestão e Direito Aeronáutico, Universidade do Sul de Santa Catarina, Palhoça, 2017.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. 11. ed. rev. São Paulo: Saraiva, 2009a.

_____. **Direito Civil Brasileiro**. v. 1. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

GRECO, Rogerio. **Curso de Direito Penal: parte geral**. 4. ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2004.

KALAZANS. **Desvendando a caixa preta**. São Paulo: All Print Editora, 2011. Disponível em: <<http://www.professorkalazans.com.br/pdf/um-acidente-aereo-impressionante.pdf>>. Acesso em: 14 nov. 2018.

LISBOA, Roberto Senise. **Manual de Direito Civil**: direito das obrigações e responsabilidades. v. 2. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

PENAFIEL, Fernando. Evolução histórica e pressupostos da responsabilidade civil. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XVI, n. 111, abr. 2013. Disponível em: <http://www.ambitojuridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=13110>. Acesso em: 14 nov. 2018.

STOCO, Rui. **Tratado de responsabilidade civil**: doutrina e jurisprudência. 7. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.

TARTUCE, Flávio. **Manual de direito civil**. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2011.