

UMA ANÁLISE DO PROCESSO QUE ENVOLVE O ACIDENTE AIR FRANCE 447**Silvio Monteiro Junior¹**

No dia 1º de junho de 2009, o voo *AirFrance447* decolou do Rio de Janeiro para Paris com 228 pessoas a bordo, mas não chegou a seu destino. Os primeiros destroços foram localizados no terceiro dia de buscas e, durante a Operação de Busca e Salvamento que durou 26 dias, 51 corpos foram recuperados, juntamente com mais de 1.000 peças da aeronave.

A investigação do acidente, conduzida pelo escritório francês *Bureau d'Enquêtes et d'Analyses* (BEA) publicou seu relatório final apenas em 5 de julho de 2012, o qual trouxe à luz os fatores contribuintes para a ocorrência do acidente, além de 41 recomendações de segurança. Um dos pontos cruciais apontados foi o entupimento parcial e inconstante, simultaneamente, dos três "Tubos de Pitot". A incoerência na apresentação das informações de velocidade indicada levou ao desacoplamento do piloto automático, obrigando os pilotos a voarem aquela aeronave, dentro de uma zona de convergência intertropical, a 35.000ft. Correções inadequadas e inoportunas, erros de julgamento e falta de consciência situacional contribuíram para que o avião viesse a se chocar com o mar, poucos minutos depois.

Em paralelo, algumas ações legais tornaram-se públicas. Ainda em 2009, a empresa *Air France* buscou celebrar acordos com todas as famílias das vítimas do voo AF447. É fato que nenhuma compensação financeira será jamais capaz de suprir a ausência de um ente querido. O objetivo do acordo em pecúnia é prover conforto aos familiares.

A legislação que ampara tais acordos é anterior ao ocorrido. Em 27 de setembro de 2006 o Governo Brasileiro publicou o Decreto 5.910 promulgando a

chamada Convenção de Montreal, que versa sobre a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. O artigo 21 dessa convenção estabelece que o valor da indenização a ser pago pelas empresas, em caso de morte por acidente aéreo, é de “100.000 direitos especiais de saque”.

Em uma simulação realizada nesse momento em um site especializado (<https://www.xe.com/pt/currencyconverter/convert/?Amount=100000&From=XDR&To=BRL>) o valor mencionado acima, convertido, perfaz a quantia de R\$ 672.580,63. Ressalta-se que esse valor pode prover uma referência atual, mas difere do montante relativo calculado no momento da ocorrência do voo AF447.

Ressalta-se que os acordos de indenizações são celebrados em segredo de justiça e com cláusulas específicas de confidencialidade, justamente para que não haja comparação e nem julgamento da sociedade a respeito de seus termos. No entanto, é importante ressaltar que todos, que entraram em acordo com a empresa, celebraram um documento formal em que aceitavam a indenização financeira.

São muitos os aspectos que podem ser abordados como foco de estudo em casos de acidentes aéreos, mas o que mais chamou a atenção do público, e fez com o caso do voo AF447 estivesse de volta aos noticiários mundiais, foi o julgamento criminal das empresas, cuja sentença foi proferida pelo Tribunal Francês em 17 de abril de 2023.

A história do processo jurídico que envolve esse acidente começou muitos anos antes, logo depois da fatalidade de 1º de junho de 2009. Outro ponto importante a ser ressaltado é que o relatório final da investigação do acidente aeronáutico, publicado pelo BEA, não pode ser utilizado como prova no caso dos processos civil e criminal instaurado na justiça francesa.

Há muitos questionamentos a cerca desse tema, mas a explicação é bastante simples. O processo de investigação de um acidente aéreo trabalha com base em especulações, no estabelecimento de hipóteses que possam ter contribuído para que o acidente ocorra. Por isso, esse tipo de relatório não aponta “causas” e sim “fatores contribuintes”. É importante que se reforce o conceito de

que o objetivo de uma investigação de acidente aeronáutico é emitir recomendações de segurança de voo, que evitem futuros acidentes.

Por outro lado, um processo jurídico trabalha exclusivamente com base em provas e tem por premissa eliminar especulações. O objetivo do processo jurídico pode ser de apontar responsabilidades, tanto no campo civil quanto criminal.

Esclarecidos esses conceitos iniciais, o primeiro processo jurídico chamou ao banco dos réus as empresas *Air France* e *Airbus* por homicídio ainda no ano de 2011. Na época, o escritório da Procuradoria Pública ofereceu a denúncia com base na alegação de que a *Air France* não informou de forma correta seus pilotos sobre os procedimentos que deveriam ter sido executados. De forma semelhante, a denúncia ainda alegou que a empresa *Airbus* falhou em não informar as empresas aéreas sobre a urgência do problema envolvendo os tubos de Pitot.

Coube então aos magistrados franceses decidirem se as empresas deveriam enfrentar o julgamento ou não. Ao longo dos anos, foram conduzidas várias perícias e contra perícias a fim de que se chegasse a alguma conclusão. A decisão foi de que havia evidências suficientes que comprovassem erros das companhias. Dessa forma, a sentença contrariou o relatório do Procurador Público e atribuiu o acidente, exclusivamente, aos erros dos pilotos. Esse processo foi arquivado em 2019, por falta de evidências. Após a decisão, a “*Association entraide et solidarité vol AF447*” e o “*Syndicat National des Pilotes de Ligne*” vieram à público e expressaram toda indignação de quem, por muitos anos, esperou um posicionamento da justiça que fizesse as empresas envolvidas se explicarem.

Em 2021, o Tribunal de Apelação de Paris decidiu reverter a decisão de arquivamento, apoiando o relatório da procuradoria. Nesse momento houve uma discussão inicial entre o Procurador de Paris e o Procurador Público questionando se ambas as empresas deveriam responder pelo processo ou apenas a *Air France*. A decisão do Tribunal foi de que ambas as empresas enfrentassem um julgamento por “Homicídio Culposo”, ação através da qual o resultado morte não foi intencional.

Em maio de 2022, foi estabelecida a quantia máxima de pena em 225 mil euros. Várias foram as audiências e, em outubro de 2022, os diretores executivos

de ambas as empresas foram ouvidos. Essa foi a primeira vez na França que uma empresa aérea foi a julgamento, acusada de homicídio culposo.

No dia 17 de abril de 2023, a Corte inocentou tanto a *Air France* quanto a *Airbus*. A decisão foi proferida esclarecendo que não havia sido possível determinar uma conexão entre as ações das empresas e a ocorrência do acidente. A juíza que proferiu a sentença completou a informação listando 4 atos de negligência cometidos pela *Airbus* e um pela *Air France*. No entanto, ela ainda esclareceu que tais atos, perante a lei criminal francesa, não estabeleceram uma relação definitiva com a queda do voo AF447.

Imediatamente após a decisão ter sido proferida, a reação de familiares e das associações foi de tristeza e inconformismo. Havia uma expectativa de que as empresas fossem realmente condenadas e assumissem sua parcela de responsabilidade.

Eu compactuo com a decepção perante a decisão pois considero que seria uma “vitória moral” de todos os envolvidos nos últimos 14 anos. Na minha opinião, a demanda dessas pessoas nunca foi relacionada às questões financeiras. O que elas buscavam era que, tanto a *Air France* quanto a *Airbus*, compartilhassem da responsabilidade sobre o acidente e não deixassem que a “culpa” recaísse unicamente sobre os pilotos.

Meu posicionamento é coerente com as informações retratadas no relatório final emitido pelo BEA, que atestam que ambas as empresas tinham conhecimento do problema apresentado pelos tubos de Pitot. A seguir *apresentam-se* os extratos do relatório, os quais traduzidos de forma livre, que comprovam essa afirmação.

“Entre maio de 2008 e março de 2009, ocorreram nove incidentes associados a informações de velocidade indicada não confiáveis, registradas na frota de aeronaves A330/A340 pertencentes à *Air France*. Após o acidente com o voo AF447 outras seis ocorrências foram identificadas.”

“Em julho de 2008 a *Air France* reportou esses eventos à *Airbus*.”

“A partir de outubro de 2008 a *Air France* alertou a Thales, fabricante dos Tubos de Pitot, sobre o aumento de problemas com gelo em alta altitude.”

“Em 24 de novembro de 2008 a questão da indicação de velocidade inconsistente foi abordada em reunião realizada entre as divisões técnicas da *Air France* e da *Airbus*”.

“No período entre fevereiro de 2005 e março de 2009 a Airbus recebeu 16 relatórios, provenientes de 10 operadores diferentes das aeronaves A330 e A340, registrando incidentes em voos de cruzeiro que poderiam ser atribuídos à obstrução de pelo menos 2 tubos de Pitot, por água ou gelo.”

“Ao final de março de 2009 a *Air France* registrou outros dois eventos envolvendo perda temporária de indicação de velocidade.”

“Em 3 de abril de 2009 a *Air France* questionou a Airbus, durante uma reunião técnica, sobre uma solução definitiva para o problema.”

“Em 15 de abril de 2009 a Airbus informou a *Air France* sobre os resultados do estudo conduzido pela empresa Thales.” Naquela ocasião, a *Airbus* ofereceu à *Air France* um acompanhamento e avaliação do novo modelo apresentado.

O primeiro lote do novo equipamento chegou à *Air France* em 26 de maio de 2009. A primeira aeronave modificada fez seu voo em 30 de maio de 2009.”

Apoiado nessas informações, o mesmo relatório registra no campo “Causas do acidente” a informação de que “a obstrução dos tubos de Pitot por cristais de gelo durante voo de cruzeiro era um fenômeno conhecido, mas interpretado de forma incorreta pela comunidade aeronáutica no momento do acidente.”

Assim, é transparente que ambas as empresas, *Air France* e *Airbus*, bem como a empresa Thales, produtora dos tubos de Pitot, tinham conhecimento pleno dos problemas ocorridos e do potencial risco que os modelos instalados ofereciam. Há posicionamentos de especialistas em Direito que nos conduzem a refletir sob uma outra ótica.

O fato de não haver registro jurídico de que uma empresa aérea, ou fabricante de aeronaves, tenha sido condenada criminalmente por homicídio pode ter levado o Tribunal francês a considerar os impactos que tal decisão teria no campo jurídico. A condenação poderia ter criado um precedente legal para que outras empresas da mesma categoria fossem julgadas ao redor do mundo, diante de acidentes e, quem sabe, até mesmo em incidentes aeronáuticos. Tal abertura poderia significar um estado caótico de processos legais e um risco para a operação das empresas que oferecem o serviço de transporte através do modal aéreo.

Sob a ótica política é possível considerarmos o paradoxo da justiça francesa ao julgar duas grandes empresas francesas, representantes do país e com expressiva atuação no cenário mundial da aviação. Podemos questionar o mérito da decisão, mas não há maneira de provar que o componente político a influenciou.

Na manhã do dia 27 de abril a Procuradoria Geral de Paris anunciou sua intenção de recorrer da decisão proferida dez dias antes. Em nota oficial o “*Syndicat National des Pilotes de Ligne*” (<https://snpl.com/communique-de-presse-catastrophe-de-laf-447/>) apoiou a ação de permitir que haja um reexame das responsabilidades das empresas Airbus e Air France, garantindo aos familiares das vítimas o acesso ao direito fundamental, constituído pelo duplo grau de jurisdição.

Concordo com a postura da Sra. Daniele Lamy, representante da “*Association entraide et solidarité vol AF447*” que expressou seu receio, ainda antes da sentença ser proferida, de que uma possível absolvição das empresas significaria não somente uma nova perda para todas as famílias envolvidas, mas também uma perda para a imagem do sistema jurídico francês.

Diante da nova postura da Procuradoria Geral, pode-se ter a expectativa de um novo julgamento. Independentemente do resultado que será oferecido pela justiça francesa, o fato de que esse acidente, ocorrido em 2009, ainda permanece sendo questionado é a maior prova de sua importância para a aviação mundial.


**Revista Brasileira de Aviação Civil
& Ciências Aeronáuticas**
ISSN 2763-7697

¹ Especialista em Busca e Salvamento (SAR). Coordenador de Operações SAR. Piloto da Academia da Força Aérea Brasileira. Piloto de Busca e Salvamento. Graduado em Ciências Aeronáuticas (AFA). Bacharel em Direito (UMS). Representante brasileiro no Programa COSPAS-SARSAT/ONU-OACI. E-mail: silviosar@gmail.com