

A RESPONSABILIDADE PELA FISCALIZAÇÃO DE AERONAVES DE PEQUENO PORTE DO ESTADO DO ACRE

THE RESPONSIBILITY FOR THE INSPECTION OF SMALL AIRCRAFT IN THE STATE OF ACRE

Brenda Lima da Costa Silva¹
Arthur Braga de Souza²

SILVA, Brenda Lima da Costa.SOUZA, Arthur Braga. **A responsabilidade pela fiscalização de aeronaves de pequeno porte do estado do acre**. 20 páginas. Trabalho de Conclusão de Curso de graduação em Direito – Centro Universitário UNINORTE, Rio Branco. 2025.

RESUMO

Introdução. O transporte aéreo é vital para o Acre devido às limitações terrestres. Contudo, a fiscalização de aeródromos e aeronaves de pequeno porte não tem acompanhado o aumento de voos, resultando em irregularidades e acidentes. Embora a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) tenha um papel central, o Estado do Acre enfrenta desafios devido à infraestrutura precária dos municípios isolados. **Objetivo.** Este trabalho investiga a responsabilidade pela fiscalização das aeronaves de pequeno porte no Acre, buscando entender os limites da atuação estadual em relação a órgãos federais como a ANAC. O estudo visa analisar normas, órgãos e as consequências da fiscalização deficiente, a fim de propor soluções mais eficazes. **Método.** A pesquisa foi desenvolvida com base em análise teórica, utilizando leis, reportagens e dados de órgãos oficiais como o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) e o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), para analisar a realidade do setor aéreo, a responsabilidade legal e os resultados da fiscalização. **Resultados.** A análise revela que a sobrecarga da ANAC, o crescimento da frota privada e a infraestrutura precária, de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem, Infraestrutura Hidroviária e Aeroportuária do Acre (Deracre), comprometem a eficácia da fiscalização. As inspeções são predominantemente reativas, ocorrendo principalmente após acidentes. **Conclusão.** A fiscalização da aviação de pequeno porte no Acre carece de estrutura e regularidade. A ausência de inspeções contínuas cria um cenário de vulnerabilidade. É crucial uma atuação coordenada entre o Estado, a União e as autoridades competentes para modernizar a infraestrutura dos

¹ Discente do 9º período do curso de bacharelado em Direito pelo Centro Universitário Uninorte.

² Docente do Centro Universitário Uninorte e Coordenador-Adjunto. Graduado em Direito pelo Centro Universitário Uninorte. Especialista em Direito Processual Civil pela Universidade Cândido Mendes. Servidor Público Federal do Tribunal Regional Federal da 1ª Região.

aeródromos e implementar um sistema de fiscalização contínuo e preventivo, garantindo a segurança e o acesso a serviços essenciais.

Palavras-chave: fiscalização aérea; aeronaves de pequeno porte; Acre; segurança operacional; ANAC.

ABSTRACT

Introduction. Air transportation is vital to Acre due to land limitations. However, inspection of airfields and small aircraft has not kept pace with the increase in flights, resulting in irregularities and accidents. Although the National Civil Aviation Agency (ANAC) plays a central role, the state of Acre faces challenges due to the precarious infrastructure of isolated municipalities. **Objective.** This work investigates the responsibility for inspection of small aircraft in Acre, seeking to understand the limits of state action in relation to federal agencies such as ANAC. The study aims to analyze regulations, agencies, and the consequences of deficient inspection, in order to propose more effective solutions. **Method.** The research was developed based on theoretical analysis, using laws, reports, and data from official agencies such as the Aeronautical Accident Investigation and Prevention System (SIPAER) and the Aeronautical Accident Investigation and Prevention Center (CENIPA), to analyze the reality of the aviation sector, legal responsibility, and the results of inspection. **Results.** The analysis reveals that ANAC's overload, the growth of the private fleet, and the precarious infrastructure, which is the responsibility of the Acre Department of Highways, Waterways, and Airports (Deracre), compromise the effectiveness of oversight. Inspections are predominantly reactive, occurring primarily after accidents. **Conclusion.** Oversight of small-scale aviation in Acre lacks structure and regularity. The lack of continuous inspections creates a scenario of vulnerability. Coordinated action between the State, the Federal Government, and the competent authorities is crucial to modernize airfield infrastructure and implement a continuous and preventive oversight system, ensuring safety and access to essential services.

Keywords: aerial oversight; small aircraft; Acre; operational safety; ANAC.

INTRODUÇÃO

O transporte aéreo é de suma importância para o Estado do Acre, devido às limitações de acesso por vias terrestres em diversas regiões, principalmente nos municípios mais isolados. Nessa realidade, as aeronaves de pequeno porte tornam-se o meio de transporte fundamental para a população acreana, proporcionando segurança na locomoção de pessoas e agilidade no atendimento às comunidades isoladas que necessitam de suporte para atividades essenciais, comerciais e logísticas.

No entanto, dados revelam que, apesar do aumento do número de voos no

Estado, a fiscalização eficaz dos aeródromos não tem acompanhado esse ritmo de crescimento. Isso torna o tema relevante, sobretudo ao se considerar a presença de voos irregulares, a possibilidade de transporte irregular de mercadorias e os acidentes ocorridos ao longo dos anos devido à falta de fiscalizações frequentes, o que acarreta riscos à população que depende diariamente desses serviços aéreos.

A responsabilidade pela fiscalização das aeronaves de pequeno porte envolve uma rede de órgãos fiscalizadores, que se estende desde órgãos federais até as próprias esferas estaduais e municipais. Embora a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) tenha um papel central na regulamentação e supervisão das operações aéreas em todo o território nacional, o Estado do Acre enfrenta desafios para garantir que as normas sejam cumpridas de maneira eficiente. Isso inclui também a infraestrutura, que se torna mais precária nos municípios mais afastados. Diante disso, é essencial compreender como se dá a atuação do Estado na fiscalização dessas aeronaves e aeródromos.

A ausência de fiscalizações frequentes representa riscos não apenas para as operações, mas também para a integridade física da população que utiliza esse meio de transporte, tornando os municípios vulneráveis a serviços precários, que possuem até mesmo um custo elevado.

Este trabalho tem como objetivo principal investigar de quem é a responsabilidade pela fiscalização das aeronaves de pequeno porte que operam no Estado do Acre. A partir dessa análise, busca-se entender os limites legais da atuação do poder público estadual, em relação às competências de órgãos federais como a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) e outros órgãos ligados à segurança, regulamentação e fiscalização da aviação.

Outrossim, visa analisar as normas vigentes e as instituições responsáveis pela fiscalização das aeronaves de pequeno porte no Estado do Acre, bem como os resultados ocasionados pela falta de fiscalizações recorrentes, a infraestrutura dos aeródromos e os acidentes e incidentes decorrentes.

Objetiva-se identificar caminhos para aumentar a frequência da atuação fiscalizadora e propor soluções que tornem o processo mais eficaz. Dessa forma, espera-se contribuir com uma reflexão crítica sobre o papel de cada órgão e sobre a segurança e eficiência do transporte aéreo, fundamentais para o desenvolvimento regional e o bem-estar do povo acreano.

1 OS ACIDENTES AÉREOS NO ESTADO DO ACRE

O estado do Acre, localizado na região Norte do Brasil, tem a aviação como um meio de transporte fundamental devido à sua vasta extensão territorial e de locais isolados de difícil acesso via terrestre.

No ano de 1936 o isolamento dos acreanos era quase que absoluto e a maior parte do deslocamento naquela época era por via fluvial, também não se possuía aeroportos ou pista para pouso ou decolagem de aeronaves. Devido a todos esses fatores o primeiro transporte aéreo a chegar no estado do Acre foi um hidroavião.

De acordo com a Revista Brasileira de Aviação Civil (2021), após três tentativas fracassadas de pouso aéreo na região, no dia 05 de maio de 1936, aquaplanou no Rio Acre, em Rio Branco, a primeira aeronave em território acreano, o hidroavião monomotor modelo JUNKER-W-34, da Companhia Alemã Condor, que foi batizado com o nome de Taquary, inaugurando a linha aérea, ligando Rio Branco ao restante do país.

Figura 01- Hidroavião Taquary - 1936



Fonte: Acervo do Departamento de Patrimônio Histórico do Acre.

Os serviços aéreos vieram se estabelecer após oito meses do primeiro pouso em Rio Branco, transportando passageiros, cargas e correios que ocorriam uma vez por semana.

Podemos destacar esse grande passo, pois a aviação veio para trazer crescimento, desenvolvimento, mais agilidade na locomoção, conforto, segurança e principalmente, o romper do isolamento para milhares de pessoas no Estado do Acre.

Apesar de ser considerado o meio de transporte mais seguro do mundo, viajar de avião ainda apresenta alguns riscos aos tripulantes, riscos que podem ser fatais. Ao longo das décadas podemos observar grandes desastres aéreos, desastres esses que ficaram marcados na história da aviação brasileira e na memória de muitos acreanos, acidentes que ocasionaram na morte de muitos tripulantes e passageiros.

Após 35 anos do primeiro pouso de uma aeronave no estado, aconteceu o maior acidente aéreo já registrado na história do Acre, que neste ano de 2025 completará 54 anos dessa tragédia que deixou marcas até os dias de hoje. Segundo o jornal regional Contilnet (2025), no dia 28 de setembro de 1971, o avião DC3 da empresa Cruzeiro do Sul, viajava de Sena Madureira com destino a Rio Branco, ele apresentou problemas no motor, bateu em uma árvore e caiu em uma região de mata na comunidade Boca do Caeté, haviam 33 pessoas a bordo na aeronave. Após a queda o avião explodiu e todos que estavam na aeronave foram vítimas fatais desse trágico acidente.

E procederam-se outros grandes e gravíssimos acidentes ao decorrer das décadas, como o segundo maior acidente já registrado no estado até o momento. Segundo o jornal G1 (2022), no período que ocorria a maior feira agropecuária do estado, o Acre estava em festa, a população se preparava para o show de um artista nacional, porém, ao final da tarde receberam a notícia de que o voo 4823, da Rico Linhas Aéreas, havia caído antes mesmo de pousar na capital Rio Branco. A festa acabou sendo cancelada e a população ficou em profunda comoção com o ocorrido.

De acordo com o Centro de Investigações e Prevenção de Acidente Aeronáuticos (Cenipa), das 23 vítimas fatais, três eram tripulantes e 20 passageiros. O acidente também deixou seis passageiros em estado grave e dois com lesões leves. A aeronave levava 31 pessoas.

Após duas décadas do ocorrido, lamentavelmente, as causas do trágico acidente do voo 4823, que resultou na morte de 23 pessoas, ainda não foram completamente esclarecidas até os dias de hoje.

No ano de 2023 houve mais uma tragédia fatal em terras acreanas, empresa A.R.T. Táxi Aéreo com a aeronave modelo Caravan caiu logo após a decolagem, ela transportava 12 ocupantes, o voo tinha como destino a cidade de Envira (AM).

Segundo o portal de notícias G1, estavam a bordo da aeronave, além do piloto e do copiloto, mais seis homens, três mulheres e uma criança de 1 ano e 7 meses. Infelizmente após a queda, o avião explodiu, deixando todas as vítimas carbonizadas. A maioria dos passageiros estava no Acre fazendo tratamento de saúde e voltava à Envira e Eirunepé, onde no mesmo dia o voo também faria uma parada.

Após um ano desse ocorrido, as investigações ainda se encontram abertas, segundo o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Sipaer), a investigação está concluída em 55%.

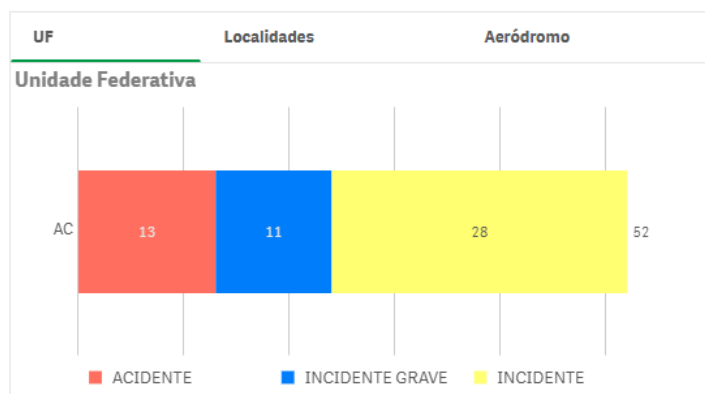
Em 2024 o Acre registrou duas quedas de aeronaves de pequeno porte com situação irregular e superlotação em um curto período menor que três meses. Uma das aeronaves modelo Cessna Aircraft, fabricado em 1968, caiu no Rio Tarauacá; o outro monomotor que caiu em Manoel Urbano e matou duas pessoas. Segundo o portal de notícias G1 essa aeronave possuía capacidade para transportar apenas duas pessoas, sendo esses apenas o piloto e um passageiro, no entanto esse limite não foi respeitado.

De acordo com o portal de notícias G1, também em março do mesmo ano, ocorreu outro caso semelhante, superlotação, descumprimento das normas de segurança, pois a aeronave que também caiu possuía capacidade para quatro pessoas e carregava sete pessoas.

Muitos acidentes ocorreram deixando prejuízos irreparáveis como as vidas que se foram, ficando o questionamento sobre quantos acidentes poderiam ter sido evitados se houvesse fiscalização mais corriqueira e rigorosa nas aeronaves.

Dados da SIPAER - Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos mostram o panorama dos acidentes com aeronaves que ocorreram no Estado do Acre, nos últimos dez anos:

Gráfico 01 – Unidade federativa



Fonte: SIPAER

Ao longo das décadas, pode-se considerar que o avanço das tecnologias, a fabricação de aviões mais modernos e potentes e o desenvolvimento das infraestruturas, com a construção de novos aeroportos e pistas de pouso, contribuíram para reduzir significativamente o número de acidentes envolvendo aeronaves. Além disso, ressalta-se a oportunidade que os pilotos contemporâneos têm de capacitar-se e preparar-se para enfrentar situações adversas durante o voo, dominando integralmente os comandos da aeronave.

É relevante destacar a evolução das normas e regulamentações elaboradas ao longo das últimas décadas em decorrência dos inúmeros acidentes aéreos registrados. Tais medidas contribuíram para o aprimoramento das fiscalizações e para o fortalecimento da segurança operacional no setor da aviação civil. Entretanto, apesar dos avanços normativos e tecnológicos observados, não é isso que se verifica na prática. O número de ocorrências noticiadas em meios de comunicação acerca de acidentes aéreos tem aumentado de forma significativa.

De acordo com dados do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), observa-se um crescimento no número de acidentes com aeronaves, resultando em um aumento expressivo de vítimas fatais. Esse fenômeno evidencia que, embora as políticas de segurança tenham evoluído, sua efetividade prática ainda apresenta limitações consideráveis.

O aumento de acidentes envolvendo aviões particulares constitui um fato incontestável, perceptível em todo o território nacional. O ano de 2024 registrou o maior número de ocorrências e de vítimas fatais da última década: 175 acidentes, que culminaram na morte de 152 pessoas. Esses números alarmantes indicam uma tendência de crescimento iniciada em 2022, conforme os levantamentos oficiais.

Segundo Marinho (2025), tal cenário pode ser explicado por três fatores determinantes. O primeiro é de natureza estatística: apenas cerca de 5% da frota brasileira corresponde a aeronaves comerciais, enquanto 95% pertence à aviação executiva, sendo 80% de uso privado. Em razão disso, a probabilidade de que os acidentes envolvam aviões de pequeno porte é significativamente maior.

O segundo fator relaciona-se à estrutura precária das operações privadas, em comparação com as grandes companhias aéreas. A aviação geral opera em aproximadamente 500 aeroportos distribuídos pelo país, dos quais a maioria não possui infraestrutura adequada, como estações meteorológicas, pistas pavimentadas ou sistemas de controle de fauna. Em muitos casos, as pistas são formadas por terra, grama ou cascalho, o que potencializa os riscos durante as operações de pouso e decolagem.

O terceiro fator, igualmente relevante, refere-se à fiscalização da aviação privada, que apresenta menor rigor em relação àquela exercida sobre a aviação comercial e o serviço de táxi aéreo. Essa diferença de controle regulatório compromete a padronização das práticas de segurança e aumenta a vulnerabilidade operacional dessas aeronaves.

Conforme publicado pelo portal UOL, um elemento essencial diz respeito à exigência de qualificação dos pilotos, regulamentada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). As aeronaves que realizam transporte de passageiros em linhas regulares ou no serviço de táxi aéreo contam com copiloto e com o suporte de uma estação de controle, que auxilia o piloto na tomada de decisões em situações adversas. Diferentemente, nas aeronaves particulares, o piloto atua de forma autônoma, sendo responsável por decisões imediatas e sem o auxílio de terceiros, o que pode comprometer a segurança das operações em condições desfavoráveis.

Ainda segundo dados do CENIPA, reproduzidos pelo jornal UOL (2025), as principais causas de acidentes com vítimas fatais na última década foram: falha ou mau funcionamento do motor, excursão de pista (quando a aeronave ultrapassa os limites da pista de pouso) e erro de julgamento do piloto, relacionado tanto à operação dos comandos de voo quanto ao processo decisório durante o voo. Esse último fator está frequentemente associado ao descumprimento intencional de regras operacionais. Por outro lado, o percentual de acidentes ocasionados por condições meteorológicas adversas é significativamente inferior.

Em síntese, os dados apresentados por órgãos oficiais e especialistas indicam que o mau funcionamento dos motores constitui a principal causa de acidentes aéreos no Brasil, o que sugere falhas nos procedimentos de manutenção preventiva. Além disso, destacam-se as deficiências estruturais das pistas de pouso e decolagem, bem como a má condução operacional das aeronaves. Em contrapartida, os incidentes provocados por condições meteorológicas configuram a menor parcela dos registros, o que reforça a necessidade de aperfeiçoamento da fiscalização e da formação técnica dos profissionais da aviação privada.

2 A RESPONSABILIDADE LEGAL PELA FISCALIZAÇÃO DOS ACIDENTES AÉREOS

No Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) constitui o órgão federal responsável pela fiscalização e regulação da aviação civil, bem como pela supervisão da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária em todo o território nacional. A atuação da agência encontra fundamento jurídico na Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, que dispõe sobre sua criação, competências e estrutura organizacional.

Ademais, pode-se afirmar que as normas, regras e protocolos aplicáveis às companhias aéreas são elaborados e supervisionados pela ANAC, que também estabelece os direitos e deveres dos passageiros, abrangendo todas as etapas da experiência de voo — desde a aquisição da passagem aérea até o desembarque e eventuais procedimentos pós-viagem, quando necessários. Vejamos o teor da mencionada Lei:

Art. 2º Compete à União, por intermédio da ANAC e nos termos das políticas estabelecidas pelos Poderes Executivo e Legislativo, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.
(...)

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:
(...)

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo.
(...)

XXI – regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos; (Brasil, 2005).

Pode-se destacar, entre os tipos mais comuns de fiscalização de aeronaves, a chamada inspeção de rampa, que se assemelha a uma “blitz” de veículos terrestres. Essa modalidade é aplicável a todos os tipos de aeronaves e consiste em uma atividade de verificação destinada a assegurar que os operadores aéreos estejam cumprindo integralmente as normas e obrigações legais estabelecidas pela autoridade aeronáutica.

A fiscalização é realizada nas aeronaves em solo, isto é, antes da decolagem ou após o pouso, nos aeródromos civis ou militares autorizados. Ademais, a inspeção de rampa compreende quatro áreas de atuação principais, a saber: inspeção de áreas gerais, inspeção pessoal, inspeção da aeronave e inspeção de procedimentos.

De acordo com informações disponibilizadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), tais inspeções têm como objetivo promover a segurança operacional e a conformidade regulatória, prevenindo falhas que possam comprometer a integridade das operações aéreas. Vejamos:

5.3.1. As áreas gerais de inspeção que serão observadas e avaliadas durante as inspeções de rampa são: Pessoal, Aeronave e Procedimentos.

5.3.2. A área de inspeção “Pessoal” refere-se à documentação de porte obrigatório da tripulação, assim como a itens referentes à regulamentação da tripulação e à qualificação e composição da tripulação mínima. Neste tópico também é englobado o Mecânico de Manutenção Aeronáutica que eventualmente esteja executando atividade de manutenção.

5.3.3. A área de inspeção “Aeronave” refere-se à aeronave em geral, no que diz respeito aos itens de documentação e manuais requeridos a bordo, equipamentos de voo, equipamentos de segurança, equipamentos de emergência e estado geral da aeronave.

5.3.4. A área de inspeção “Procedimentos” refere-se aos procedimentos realizados pelo operador. (ANAC, 2023, on-line).

Outro importante meio de fiscalização das aeronaves é a denominada Vigilância Continuada, aplicável principalmente às aeronaves comerciais, que transportam maior número de passageiros. Nesse tipo de fiscalização, as companhias aéreas são obrigadas a apresentar relatórios periódicos à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), os quais podem ser analisados presencialmente ou à distância, por meio de inspeções, auditorias e verificações das condições da infraestrutura aeroportuária.

A Vigilância Continuada é realizada sob duas modalidades independentes: a Fiscalização Documental (DOCS) e a Fiscalização dos Testes Operacionais (TOPS). A primeira consiste na verificação presencial ou remota de documentos comprobatórios — tais como formulários, imagens, fichas, laudos e relatórios — que atestam a conformidade das operações. Já os Testes Operacionais (TOPS) envolvem a verificação prática, realizada nos aeroportos, com o objetivo de confirmar se todos os requisitos operacionais estão sendo devidamente cumpridos, mediante a execução de testes conduzidos por inspetores em campo.

É de suma importância a manutenção da vigilância nos aeroportos, uma vez que ela se mostra fundamental para a prevenção de acidentes aeronáuticos. Essa fiscalização busca assegurar o cumprimento de todos os requisitos de segurança operacional, conforme o tipo de operação realizada em cada aeródromo brasileiro, além de garantir a observância dos procedimentos previstos no Manual de Operações do Aeródromo (MOPS).

A competência para a execução dessas fiscalizações é atribuída à Gerência Técnica de Infraestrutura e Operações Aeroportuárias (GTOP), vinculada à Gerência de Certificação e Segurança Operacional (GCOP) da Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária (SIA). Ademais, destaca-se o Compromisso de Ações Corretivas (CAC), instrumento formal firmado entre o operador do aeródromo e a ANAC. Esse compromisso estabelece as ações e os prazos para a correção de falhas identificadas no processo de certificação, bem como as medidas adicionais de controle voltadas à mitigação dos riscos operacionais.

Nos últimos anos, o número de aeronaves em operação no Brasil tem crescido de maneira significativa. O país detém, atualmente, a segunda maior frota de aviões particulares do mundo, sendo superado apenas pelos Estados Unidos. Tal expansão do setor aéreo, aliada ao aumento expressivo do número de pistas e aeronaves, tem sobrecarregado a capacidade fiscalizatória da ANAC, o que compromete, em muitos casos, a efetividade e a abrangência das ações de fiscalização.

No tocante à investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos, destaca-se o papel do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), órgão subordinado ao Comando da Aeronáutica, responsável pela apuração de ocorrências envolvendo aeronaves civis e militares. A ANAC, por sua vez, atua de forma articulada com o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes

Aeronáuticos (SIPAER), com o propósito de promover a segurança operacional e evitar a repetição de incidentes e acidentes.

O CENIPA desempenha função essencial na segurança da aviação civil, coletando e analisando dados técnicos que permitem a identificação das causas e fatores contribuintes dos acidentes aeronáuticos. Essa análise detalhada, aliada ao uso de tecnologias avançadas, é determinante para o desenvolvimento de recomendações de segurança eficazes, que são posteriormente implementadas em conjunto com a indústria aérea, órgãos reguladores e demais entidades do setor. Por conseguinte, a atuação integrada do CENIPA e da ANAC contribui para a redução dos riscos operacionais, consolidando um sistema de aviação civil mais seguro, eficiente e confiável no Brasil. Vejamos:

Seção III Da investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos Art. 14. A investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos com aeronaves civis é conduzida pela autoridade de investigação SIPAER (Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos). Parágrafo único. A autoridade de investigação SIPAER é independente da ANAC e do DECEA e tem a sua competência e constituição definidas em regulamentos próprios. Art. 15. A investigação SIPAER de acidentes e incidentes aeronáuticos tem como objetivo único a prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos por meio da identificação dos fatores que possam ter contribuído, direta ou indiretamente, para a ocorrência e da emissão de recomendações de segurança operacional. Parágrafo único. Não é propósito da investigação SIPAER atribuir culpa ou responsabilidade aos envolvidos em uma ocorrência aeronáutica. (PSO-BR, 2017, p. 05).

É importante destacar que o objetivo principal da investigação conduzida pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) não consiste em atribuir culpa ou responsabilidade civil, penal ou administrativa aos envolvidos em uma ocorrência aeronáutica. Ao contrário, o CENIPA concentra seus esforços em identificar as causas e fatores contribuintes dos acidentes ou incidentes aeronáuticos, com a finalidade de elaborar recomendações de segurança práticas e eficazes, voltadas à prevenção de novas ocorrências semelhantes.

Dessa forma, o trabalho do CENIPA contribui de maneira decisiva para a melhoria contínua da segurança operacional da aviação civil, promovendo uma cultura de prevenção e aprendizado institucional. Ressalte-se que suas atividades possuem caráter exclusivamente técnico e preventivo, não se confundindo com as atribuições de natureza jurídica, disciplinar ou punitiva, que competem a outras instâncias, como

o Poder Judiciário, o Ministério Público, os órgãos reguladores e as autoridades policiais ou administrativas competentes. Vejamos:

Art. 1º O Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - Sipaer, instituído pelo Decreto nº 69.565, de 19 de novembro de 1971, tem por objetivo planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes aeronáuticos.

1º As atividades de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos abrangem também a investigação de incidentes aeronáuticos e as ocorrências de solo.

§ 2º As definições de acidente aeronáutico e de incidente aeronáutico são aquelas estabelecidas no Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, de 7 de dezembro de 1944, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946.

§ 3º A definição de ocorrência de solo é aquela estabelecida pelo Sipaer.

§ 4º A investigação e a prevenção têm a finalidade de reduzir a probabilidade de lesões às pessoas ou de danos aos bens decorrentes de acidentes ou incidentes aeronáuticos e de ocorrências de solo e não têm o propósito de atribuir culpa ou responsabilização no âmbito administrativo, civil ou penal.

§ 5º A investigação e a prevenção serão realizadas em conformidade com o disposto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, neste Decreto e nas normas do Sipaer.

§ 6º No âmbito da aviação civil, as atividades de prevenção, de competência da autoridade de investigação Sipaer, ficarão limitadas às investigações de acidentes e incidentes aeronáuticos e às tarefas relacionadas com a gestão dos sistemas de reporte voluntários, as quais observarão o disposto na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 1946, e em seus Anexos (Brasil, 2018).

A Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos (CIAA) constitui-se em uma comissão temporária, instituída pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), com a finalidade de investigar uma ocorrência aeronáutica específica. Essa comissão é composta por profissionais especializados de diferentes áreas, como pilotos, engenheiros, médicos, psicólogos e especialistas em segurança de voo, selecionados de acordo com a natureza e a complexidade do evento investigado.

O objetivo primordial da CIAA é determinar as circunstâncias e identificar os fatores contribuintes do acidente ou incidente aeronáutico, a fim de formular recomendações de segurança operacional voltadas à prevenção de novas ocorrências. Ressalte-se que as investigações conduzidas no âmbito do SIPAER não têm caráter punitivo ou de atribuição de culpa, possuindo natureza exclusivamente técnica e preventiva (Brasil, 2004).

A comissão é liderada e supervisionada pelo Investigador-Encarregado, profissional credenciado pelo SIPAER e dotado de qualificação técnico-profissional

específica para a função. Conforme informações da Força Aérea Brasileira (2025), a comissão básica de investigação é composta por profissionais credenciados pelo SIPAER, entre os quais se incluem: o Investigador-Encarregado, o Especialista em Fator Operacional, o Especialista em Fator Material, o Especialista em Fator Humano – aspecto médico e o Especialista em Fator Humano – aspecto psicológico. Essa equipe multidisciplinar atua de forma integrada para promover uma análise abrangente e precisa das causas e fatores que contribuíram para o evento investigado.

A investigação do Fator Humano examina os aspectos biológicos, fisiológicos e psicológicos que possam ter influenciado as ações da tripulação e de outros indivíduos envolvidos, buscando elucidar a sequência de eventos que culminaram no acidente. Por sua vez, a investigação do Fator Material aborda as condições de projeto, fabricação e manuseio da aeronave, assim como possíveis falhas estruturais ou funcionais, excetuando-se, contudo, os serviços de manutenção. Já o Fator Operacional abrange elementos relacionados ao desempenho humano e às condições externas, incluindo meteorologia, infraestrutura, planejamento e supervisão, tráfego aéreo, coordenação de cabine, indisciplina de voo, influência ambiental, entre outros aspectos pertinentes à condução da operação aérea.

Ao término das análises, a CIAA elabora o Relatório Final de Acidente Aeronáutico, documento oficial destinado a divulgar as conclusões técnicas e recomendações de segurança de voo decorrentes da investigação. Esse relatório é posteriormente encaminhado ao CENIPA, responsável pela homologação e publicação dos resultados, de modo a contribuir para a melhoria contínua da segurança operacional da aviação civil e militar brasileira.

3 A REALIDADE DOS AERÓDROMOS DO ESTADO DO ACRE

Os aeródromos são áreas delimitadas em terra ou em água, dotadas de infraestrutura destinada às operações de decolagem, pouso e movimentação de aeronaves, abrangendo também edificações, instalações e equipamentos de controle aéreo. Quando destinados exclusivamente à operação de helicópteros, recebem a denominação de helipontos. Já o aeroporto é um aeródromo público que, além das pistas e áreas operacionais, dispõe de edificações e equipamentos de apoio destinados à operação das aeronaves e ao atendimento de passageiros. Assim,

embora todo aeroporto seja um aeródromo, nem todo aeródromo é necessariamente um aeroporto (ANAC, 2024).

Para que as operações aéreas ocorram de forma segura e eficiente, é imprescindível que as pistas de pouso e decolagem apresentem condições adequadas de conservação, bem como que os sistemas de iluminação e comunicação estejam plenamente funcionais. Esses elementos são essenciais para garantir a qualidade e a segurança dos voos, reduzindo significativamente os riscos de acidentes.

Quando a infraestrutura dos aeródromos apresenta pistas danificadas ou mal conservadas, há aumento considerável do risco operacional, com possibilidade de problemas de frenagem, derrapagem ou danos estruturais às aeronaves. Condições adversas, como poças d'água, fragmentos de vegetação, rachaduras, buracos e detritos, comprometem a aderência dos pneus e dificultam o controle da aeronave durante o pouso ou decolagem. Por esse motivo, é fundamental que os operadores de aeródromos observem rigorosamente a regulamentação técnica da ANAC, cujo objetivo principal é preservar a segurança de todos os usuários. Assim, a manutenção periódica e adequada das pistas configura-se como medida indispensável à segurança de passageiros e tripulantes.

No Estado do Acre, observa-se que grande parte das pistas de aeródromos se encontra em condições precárias para pousos e decolagens, especialmente nas cidades mais isoladas. Essa situação representa grave risco à integridade física dos passageiros e tripulantes que dependem do transporte aéreo regional.

De acordo com o portal G1 (2023), um avião de pequeno porte saiu da pista durante o pouso no município de Marechal Thaumaturgo, em razão de um buraco na pista, felizmente sem feridos. O incidente evidencia a importância da manutenção adequada das pistas de pouso, bem como a necessidade de investimentos estruturais contínuos.

Ao longo das últimas décadas, verifica-se um descaso histórico com a infraestrutura aeroportuária dos municípios acreanos. Essa negligência provoca insegurança, incerteza e desconfiança entre os usuários do transporte aéreo, especialmente em localidades de difícil acesso, nas quais a aviação constitui o único meio viável de deslocamento para acesso a serviços essenciais.

Tais incidentes reforçam a urgência de políticas públicas voltadas à manutenção e modernização dos aeródromos regionais, com vistas a assegurar a

confiabilidade dos serviços aéreos. Além disso, a cooperação entre companhias aéreas, autoridades estaduais e a ANAC é essencial para reduzir riscos e proteger a vida dos passageiros e tripulantes, prioridade máxima de qualquer sistema de aviação civil.

Outro episódio semelhante ocorreu no mesmo município de Marechal Thaumaturgo, quando um avião monomotor ficou preso em um buraco na pista do aeródromo local, sendo necessário que passageiros ajudassem a desatolar a aeronave. O fato demonstra a gravidade da precariedade da infraestrutura aeroportuária na região. Embora o aeródromo tenha recebido investimentos em 2021 destinados à reforma do pavimento asfáltico, persistem problemas graves, como buracos e trechos com lama, o que levou à suspensão dos voos noturnos.

A responsabilidade pela manutenção dos aeródromos acreanos recai sobre o Departamento de Estradas de Rodagem, Infraestrutura Hidroviária e Aeroportuária do Acre (Deracre), vinculado ao Governo do Estado. Cabe às autoridades competentes priorizar a manutenção das pistas de pouso, não apenas para garantir a segurança operacional, mas também para estimular o desenvolvimento econômico e social regional.

A prestação de serviços aéreos à população acreana contribui significativamente para o desenvolvimento regional, pois viabiliza o transporte de pessoas, mercadorias e serviços essenciais, como saúde e educação, a comunidades isoladas. Assim, a segurança e manutenção das pistas tornam-se condição indispensável para a melhoria da qualidade de vida e o bem-estar dos habitantes locais.

A presença efetiva da ANAC e da Força Aérea Brasileira (FAB) é essencial para assegurar o cumprimento das normas de segurança e a aplicação das medidas corretivas necessárias. Paralelamente, as companhias aéreas também possuem responsabilidade legal e técnica sobre a segurança dos serviços que prestam.

A fiscalização nas regiões remotas do Acre é um desafio permanente, pois a deficiência de infraestrutura e a escassez de recursos dificultam o monitoramento contínuo. Essa situação se agrava diante do alto custo das passagens aéreas, que limita o acesso da população a serviços básicos.

Conforme o portal AC24Horas (2024), a viagem entre o município de Jordão e a capital Rio Branco pode durar até quatro dias quando realizada por via fluvial. Já por via aérea, o trajeto é de cerca de duas horas, mas o preço das passagens é

extremamente elevado, variando entre R\$ 900,00 e R\$ 1.200,00, valor incompatível com a realidade econômica da maioria dos moradores, que sobrevivem com um salário mínimo mensal. Em alguns casos, o custo total da viagem chega a R\$ 2.400,00 (ida e volta), o que inviabiliza o acesso a tratamentos médicos e serviços públicos essenciais disponíveis apenas na capital.

Embora o Sistema Único de Saúde (SUS) deva garantir o deslocamento de pacientes para tratamento médico especializado, na prática, esse direito nem sempre é efetivado, deixando muitas famílias desamparadas. A falta de políticas públicas integradas e de investimento em infraestrutura de transporte e saúde aprofunda as desigualdades regionais e compromete o acesso à cidadania plena.

Por conseguinte, impõe-se uma atuação urgente e coordenada das autoridades públicas, com o objetivo de implementar políticas eficazes de transporte aéreo regional, assegurando segurança, acessibilidade e continuidade operacional. A fiscalização das condições operacionais dos aeródromos, sob competência da ANAC, deve ser intensificada, sobretudo nas regiões mais afastadas, em parceria com o Deracre e os municípios, a fim de garantir a segurança, o desenvolvimento e o direito fundamental de acesso a serviços públicos essenciais.

Na realidade cotidiana, observa-se a ausência de evidências concretas de inspeções regulares ou de planos de manutenção preventiva que sejam, de fato, eficazes e que contemplem todos os aeródromos situados no interior do estado. Em termos gerais, prevalece o sentimento coletivo de que a fiscalização somente ocorre após a ocorrência de algum acidente ou situação crítica. Tal cenário revela um modelo de gestão reativo, em detrimento de uma postura preventiva, o que se mostra preocupante para os cidadãos que dependem de serviços aéreos de qualidade e segurança.

Ademais, a população local frequentemente manifesta uma sensação de invisibilidade diante da atuação do poder público, o que gera questionamentos legítimos, tais como: “Quem fiscaliza antes que aconteça um acidente?” ou “Quem realiza inspeções em municípios como Manoel Urbano ou Santa Rosa do Purus?”.

Constata-se, por conseguinte, que o principal problema reside na baixa frequência e na ineficiência das fiscalizações. As visitas técnicas são esporádicas, o que dificulta a identificação antecipada de riscos e a adoção de medidas preventivas adequadas. De outro modo, verifica-se que, em grande parte das vezes, as intervenções ocorrem apenas após acidentes, incidentes ou denúncias formais,

evidenciando a ausência de uma presença constante e sistemática do poder público nessas localidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo buscou compreender, sob diferentes perspectivas, a relevância da aviação civil para os moradores do Estado do Acre, bem como a realidade da fiscalização e da segurança operacional das aeronaves de pequeno porte que atuam na região. Ao longo do desenvolvimento da pesquisa, constatou-se que as ações fiscalizatórias ainda carecem de estrutura adequada, de visitas técnicas periódicas e de políticas públicas capazes de atender às particularidades geográficas e logísticas do estado.

Apesar das normas estabelecidas pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), verifica-se que a ausência de instituições fiscalizadoras, a deficiência na atuação dos órgãos competentes e as dificuldades de acesso aos municípios mais isolados resultam em falhas significativas que comprometem a segurança da aviação regional. A inexistência de uma fiscalização efetiva, contínua e sistemática contribui para a manutenção de um cenário de vulnerabilidade, com registros de incidentes e acidentes que, em muitos casos, culminam em vítimas fatais.

No tocante aos acidentes e incidentes aéreos registrados no estado, observa-se que boa parte deles poderia ter sido evitada por meio de intervenções preventivas e medidas corretivas mais rigorosas, especialmente relacionadas à manutenção das aeronaves e à infraestrutura dos aeródromos. O histórico de ocorrências envolvendo aeronaves de pequeno porte evidencia não apenas falhas de natureza técnica, mas também a persistência de informalidades operacionais e lacunas na gestão da segurança de voo em âmbito regional.

Por conseguinte, a precariedade da infraestrutura dos aeródromos acreanos configura-se como um dos principais entraves à garantia da segurança e da acessibilidade aérea. A falta de manutenção regular, a deficiência de sistemas de iluminação e sinalização, bem como as condições inadequadas das pistas, comprometem não apenas a segurança operacional, mas também o direito fundamental de locomoção da população que depende desses serviços para acessar bens e serviços essenciais, como saúde e educação.

Diante do exposto, torna-se imperativa a atuação articulada entre o Estado do

Acre, a União e as autoridades competentes, no sentido de promover a modernização da infraestrutura aeroportuária e a implementação de um sistema de fiscalização contínuo, eficaz e preventivo. Apenas por meio de políticas públicas integradas, sustentadas por investimentos adequados e gestão técnica eficiente, será possível garantir condições mínimas para uma aviação regional segura, acessível e confiável, atendendo às necessidades dos cidadãos acreanos que dependem desse meio de transporte para o exercício pleno de sua cidadania.

REFERÊNCIAS

BADARÓ, Leônidas. **Moradores de cidade isolada amargam prejuízo com voo de R\$ 2,4 mil para Jordão**. G1 AC, Rio branco, 15 jan. 2025. Disponível em: https://ac24horas.com/2025/01/15/moradores-de-cidade-isolada-amargam-prejuizo-com-voo-de-r-24-mil-para-jordao/?utm_source=chatgpt.com Acesso em: 19 maio. 2025.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). **Instrução suplementar - IS IS Nº 00-009**: orientações aos operadores aéreos nacionais para inspeção de rampa no território brasileiro. 2023. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is/is-00-009#:~:text=5.3.&text=As%20%C3%A1reas%20gerais%20de%20inspe%C3%A7%C3%A3o,aos%20procedimentos%20realizados%20pelo%20operador>. Acesso em: 06 mar. 2025.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). **Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil**. 2017. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/seguranca-operacional/programas-de-seguranca-operacional/PSOBR.pdf>. Acesso em: 07 mar. 2025.

BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). **Vigilância Continuada dos Aeroportos Certificados**. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos/certificacao/vigilancia-continuada-dos-aeroportos-certificados>. Acesso em: 07 mar. 2025.

BRASIL. Decreto nº 9.540, de 25 de outubro de 2018. **Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos**. Brasília, DF: Presidência da República, 27 set. 2005. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Decreto/D9540.htm. Acesso em: 08 de mar. 2025.

BRASIL. Força Aérea Brasileira (FAB). **Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos**: o que é a comissão de investigação (ci). Disponível em: <https://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/artigos/190-comissao-de-investigacao#:~:text=%C3%89%20um%20grupo%20de%20pessoas,adequadas%20>

%C3%A0s%20caracter%C3%ADsticas%20do%20acidente. Acesso em: 08 mar. 2025.

BRASIL. Lei Nº 11.182, de 27 de setembro de 2005. **Cria a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e dá outras providências.** Brasília, DF: Presidência da República, 27 set. 2005. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11182.htm. Acesso em: 05 de mar. 2025.

BRASIL. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. **Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.** Brasília, DF: Presidência da República, 19 dez 1986. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7565compilado.htm. Acesso em: 19 de mar. 2025.

CANÁRIO, Pedro. **Por que acidentes com aviões particulares estão aumentando no Brasil.** UOL, São Paulo, 10 de fev. 2025. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2025/02/10/por-que-acidentes-com-avioes-particulares-estao-aumentando-no-brasil.htm?cmpid=copiaecola>. Acessado em: 17 de mar. 2025.

G1 AC. **Acre registrou duas quedas de aeronaves com superlotação em menos de três meses.** G1 AC, Rio Branco, 21 de maio 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/ac/acre/noticia/2024/05/21/acre-registrou-duas-quedas-de-aeronaves-com-superlotacao-em-menos-de-tres-meses.ghtml>. Acesso em: 17 de mar. 2025.

HOLANDA, M; IRINEU, J. A aviação no estado do Acre e os desafios do isolamento. **Revista Brasileira de Aviação Civil e Ciências Aeronáuticas.** v. 1, n. 5, p. 236-237, nov-dez. 2021c.

LEBRE, Victor; MENEZES, Renato. **Queda de avião com 12 mortos em Rio Branco completa um ano com investigação ainda em aberto.** G1 AC, Rio branco, 29 nov. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/ac/acre/noticia/2024/10/29/queda-de-aviao-com-12-mortos-em-rio-branco-completa-um-ano.ghtml>. Acesso em: 17 mar. 2025.

MELO, Whidy. **Avião atola em pista de aeródromo em Marechal Thaumaturgo.** G1 AC, Rio branco, 03 jan. 2024. Disponível em: <https://ac24horas.com/2024/01/03/aviao-atola-em-pista-de-aerodromo-em-marechal-thaumaturgo/>. Acesso em: 19 maio. 2025.

MUNIZ, Tácia. **Avião bate em buraco durante pouso e sai da pista no interior do AC; ninguém ficou ferido.** G1 AC, Rio branco, 22 nov. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/ac/acre/noticia/2023/11/22/aviao-bate-em-buraco-durante-pouso-e-sai-da-pista-no-interior-do-ac-ninguem-ficou-ferido.ghtml>. Acesso em: 19 maio. 2025.

MUNIZ, Tácia. **2º maior acidente aéreo do Acre que matou 23 pessoas.** G1 AC, Rio branco, 30 de ago. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/ac/acre/noticia/2022/08/30/rede-amazonica-50-anos-como-foi->

a-cobertura-do-2o-maior-acidente-aereo-do-acre-que-matou-23-pessoas.ghtml.
Acesso em: 17 de mar. 2025.

NASSIF, Luis. **Foto do hidroavião Taquary, o 1º a chegar ao Estado do Acre.** Jornal GGN, 31 de mar. 2013. Disponível em: <https://jornalggn.com.br/historia/foto-do-hidroaviao-taquary-o-1o-a-chegar-ao-estado-do-acre/>. Acesso em: 17 de mar. 2025.

PAINEL SIPAER. **Ocorrências aeronáuticas na aviação civil brasileira.** [S.l.]: Disponível em: <https://painelsipaer.cenipa.fab.mil.br/extensions/Sipaer/Sipaer.html>. Acesso em: 17 mar. 2025.

REDAÇÃO CONTILNET. **Maior acidente aéreo da história do Acre completa 52 anos.** Contil Net Notícias, Rio Branco, 09 set. 2023. Disponível em: <https://contilnetnoticias.com.br/2023/09/maior-acidente-aereo-da-historia-do-acre-completa-52-anos-bispo-estava-entre-as-vitimas/>. Acesso em: 17 de mar. 2025.