

# USO DE AVIÕES NAS ATIVIDADES DO CENTRO INTEGRADO DE OPERAÇÕES AÉREAS DE MATO GROSSO - CIOAer/MT

César Augusto de Camargo Roveri<sup>1</sup>  
Enio Teixeira da Silva<sup>2</sup>

## RESUMO

Este trabalho visa realizar estudo das legislações, manuais e doutrinas buscando conhecer o serviço de transporte aeromédico, usualmente compreendido como remoção aeromédica, bem como a prática desse trabalho dentro da unidade CIOAer/MT e ainda a identificação das responsabilidades legais no nível operacional de sua execução. Busca confirmar seu objetivo de demonstrar que essas responsabilidades legais apresentam-se prioritariamente no nível operacional dos pilotos de avião do CIOAer/MT. Para tanto foi usado o método de abordagem hipotético-dedutivo, utilizando método de procedimento baseado na comparação do preceito legal posto com a realidade do serviço executado na unidade aérea, usando-se da pesquisa documental e bibliográfica, somada com aplicação de questionário aos pilotos de avião, com tratamento dos dados colhidos na forma quali-quantitativa de seus resultados.

**Palavras-chaves:** *Transporte Aeromédico – Avião - Centro Integrado de Operações Aéreas.*

## ABSTRACT

This study aims at studying the legislation, manuals and doctrines seeking to know the air medical transport service, usually understood as aeromedical removal as well as the practice of this work within the CIOAer/MT unit and also the identification of legal responsibilities at the operational level of execution . Search confirm your order to demonstrate that these legal liabilities arise primarily at the operational level of airline pilots CIOAer/MT. For this we used the hypothetical-deductive method of approach, using method based on the comparison of the post legal precept procedure with the reality of the service performed in the air unit, using the documentary and bibliographic research, together with a questionnaire to pilots plane, with processing of data collected in the form of qualitative and quantitative results.

**Keywords:** *Air Medical Transport – Airplane - Integrated Center Operations Airlines.*

---

<sup>1</sup> Tenente Coronel da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso, Curso de Formação de Oficiais pela Academia de Polícia Militar Costa Verde/MT (CFO/APMCV), Especialista em Gestão e Planejamento a Defesa Civil pela Faculdade Metropolitana de Fortaleza - CE (FAMETRO), Bacharel em Direito pela Universidade de Cuiabá – MT (UNIC), Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais pelo Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Ceará (CAO/CBMCE) e-mail: rovericesar@gmail.com

<sup>2</sup> Tenente Coronel da Polícia Militar do Estado de Mato Grosso, Curso de Formação de Oficiais pela Academia de Polícia Militar Costa Verde/MT (CFO/APMCV), Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais pelo Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Rondônia - RO (CAO/CBMRO), e-mail: [teixeira.cbamt@gmail.com](mailto:teixeira.cbamt@gmail.com)

## INTRODUÇÃO

O CIOPAer/MT (Centro Integrado de Operações Aéreas de Mato Grosso), foi criado em nosso Estado no ano de 2006, através do Decreto de nº 8.304, de 17 de novembro de 2006. (Diário oficial de Mato Grosso nº 24474, datado 17 de Novembro de 2006, pg. 2.), com objetivo de executar o policiamento aerotransportado do Estado, apoiar o Corpo de Bombeiros Militar em sua missão constitucional, defesa civil, busca, salvamento e resgate.

As aeronaves de asa fixa (aviões) estão sendo utilizadas pelo CIOPAer/MT desde o início de 2007, e nesse período de pouco mais de oito anos vem realizando o Transporte Aeromédico dos servidores da Segurança Pública de Mato Grosso, sempre tentando estar o máximo possível amparados legalmente, com médicos e enfermeiros da Diretoria de Saúde da PMMT a bordo, com uso de pranchas e materiais hospitalares para imobilização dos enfermos ou resgatados.

O Transporte Aeromédico também é realizado por outras unidades aéreas de Segurança Pública do Brasil, por empresas particulares especializadas no ramo de avião civil contratadas por operadoras de planos de saúde e hospitais nos grandes centros urbanos, e pela Força Aérea Brasileira, como por exemplo se vê na reportagem da Revista Força Aérea - Rio de Janeiro: Action, 2005-2006, p. 73), citando uma Remoção Aeromédica que o 7º ETA (Sétimo Esquadrão de Transporte Aéreo), realizou no resgate e Transporte Aeromédico de vítimas acidentadas perto do município de Sinop, interior do Estado de Mato Grosso:

Para conhecimento do Transporte Aeromédico serão estudados os RBHA (Regulamentos Brasileiros de Homologações Aeronáuticas), sub parte K, itens 91.953 e 91955, também será estudado o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), que trata das regras gerais para a aviação civil no Brasil, em seu art. 106, e 107 e seus parágrafos, onde trata sobre a definição do serviço aéreo de Segurança Pública e suas peculiaridades.

Diante deste trabalho realizado com máximo de empenho de seus operadores, faz-se necessário um estudo nas legislações, manuais e doutrinas para conhecer esta atividade altamente especializada, identificando o problema se há ou não implicações legais para qual nível operacional dentro da unidade, ponderando a

hipótese de ser no nível operacional onde se apresenta a maior responsabilidade legal por conta do executar desta atividade.

O objetivo geral deste trabalho será demonstrar que é no nível operacional dos pilotos de aviões do CIOPAer/MT, onde se apresenta a maior responsabilidade legal na execução do Transporte Aeromédico. Nesta pesquisa será desenvolvido o método de abordagem hipotético-dedutivo em conformidade com o conteúdo contido nos fundamentos da metodologia científica:

Método hipotético-dedutivo - que se inicia pela percepção de uma lacuna nos conhecimentos, acerca da qual formula hipótese e, pelo processo de inferência dedutiva, testa a predição da ocorrência de fenômenos abrangidos pela hipótese. (Lakatos, 2003, pag.106).

Quanto ao método de procedimento a ser utilizado neste trabalho, iremos empregar método comparativo, considerando que este método “permite analisar o dado concreto, deduzindo do mesmo os elementos constantes, abstratos e gerais” (Lakatos, 2003, pag.107).

Quanto aos objetivos da pesquisa, ela será tipificada como exploratória, levando-se em consideração o levantamento bibliográfico e documental como o eixo central desse trabalho, aliado a aplicação de questionário ao público de pilotos de avião do CIOAPer/MT, tendo o tratamento dos dados colhidos na forma qualitativa de seus resultados. Nesse sentido procurando estar de acordo a explicação de Gil (2008, p. 27):

As pesquisas exploratórias têm como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores. De todos os tipos de pesquisa, estas são as que apresentam menor rigidez no planejamento. Habitualmente envolvem levantamento bibliográfico e documental, entrevistas não padronizadas e estudos de caso. Procedimentos de amostragem e técnicas quantitativas de coleta de dados não são costumeiramente aplicados nestas pesquisas.

Quanto aos objetivos específicos, iremos revisar os preceitos legais do serviço de Transporte Aeromédico que norteiam a atividade de remoção de enfermos de uma localidade para outra com melhor estrutura médico-hospitalar.

Os objetivos específicos em que iremos identificar as responsabilidades legais no nível operacional da execução do Transporte Aeromédico realizada pelo CIOPAer/MT, classifica-se a pesquisa quanto ao seu procedimento como pesquisa bibliográfica.

Por fim quanto ao objetivo específico em que iremos conhecer a realidade prática da execução do serviço de transporte aeromédico realizado pelo CIOPAer/MT, a pesquisa será de cunho documental associada à aplicação de questionário tendo como amostra o universo de pilotos de avião da unidade, pois, estes efetivamente desempenham no dia a dia o referido serviço, quais serão tabulados os dados para conhecer e traduzir o entendimento da dinâmica e execução do transporte de enfermos.

## **EXIGÊNCIAS LEGAIS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE AEROMÉDICO**

Buscando informações sobre atividade de Transporte Aéreo Público de enfermos junto ao Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei Federal nº 7.565/1986), verificamos que nessa lei existe definições de cunho geral sobre aviação, necessários para embasamento contextual da aviação. Em outras legislações aeronáuticas, como exemplo o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA.), encontramos abordagens específicas sobre o tema proposto neste trabalho científico, nos dispositivos 91.953, 91.955, 91.961, todos da subparte K deste regulamento.

Descobrimos ainda que a regulação do transporte aeromédico também é disciplinada pelo Comando da Aeronáutica através da Instrução de Aviação Civil nº 3134-0799 (IAC), datada de 09 de setembro de 1999, tendo como objetivo “prover as orientações, normas e procedimentos a serem utilizados por operadores engajados ou que pretendam engajar-se na prestação de serviço de transporte aéreo não regular de passageiros”.

Esta Instrução citada no parágrafo anterior, traz em seu texto toda a gama necessária de informações e regras sobre as homologações das aeronaves, equipamentos específicos e as condições das operações na condução aérea de voo no exercício da atividade de transporte de enfermos.

Para as empresas de prestação de serviço aéreo público de enfermos, no seu item 2.5 das Considerações Iniciais da IAC (Instrução de Aviação Civil) nº 3134-0799, estabelece “o transporte aéreo público de enfermos segue também as normas do CFM e dos CRM.” (Conselho Federal de Medicina e dos Conselhos Regionais de Medicina, respectivamente).

Corroborando com esta normativa, o artigo 1º da Lei Federal nº 6.839 de 30 de outubro de 1980, estabelece a obrigatoriedade do registro da empresa junto aos órgãos competentes de fiscalização do exercício das diversas profissões, visto que normatiza na forma legal:

Art. 1º O registro de empresas e a anotação dos profissionais legalmente habilitados, delas encarregados, serão obrigatórios nas entidades competentes para a fiscalização do exercício das diversas profissões, em razão da atividade básica ou em relação àquela pela qual prestem serviços a terceiros.

O Conselho Federal de Medicina (CFM), através da Resolução nº 1.671/03, publicada em Diário Oficial da União (DOU) em 29 de julho de 2003, seção I, pg. 75-78, impõe em seu arcabouço legal o dever de haver um responsável técnico nos atendimentos médicos pré-hospitalar:

Art. 2º - Que todo serviço de atendimento pré-hospitalar deverá ter um responsável técnico médico, com registro no Conselho Regional de Medicina da jurisdição onde se localiza o serviço, o qual responderá pelas ocorrências de acordo com as normas legais vigentes.

Parágrafo único - Os serviços de atendimento pré-hospitalar vinculados a estabelecimentos hospitalares deverão ter um médico responsável técnico específico.

Essa Resolução de nº 1.671/03, traz em seu “Anexo I” toda a dinâmica do atendimento pré-hospitalar, todo o rol de atribuições de cada profissional componente envolvido na atividade, capacitação e certificação desses profissionais e ainda elenca as normas para veículos de atendimento pré-hospitalar, trazendo no item 2, III, 1.5 e seguintes, as especificações, equipamentos e medicamentos cabíveis e exigidos para as aeronaves de transporte médico (tipo E), nave de transporte (tipo F) e transporte de paciente neonatal.

As aeronaves vinculadas às Secretarias de Estado de Segurança Pública, apesar de serem aeronaves de caráter civil, são enquadradas na categoria de

aeronaves da Administração Direta de Estado (ADE), ficando subordinadas as normas do Regulamento Brasileiro de Homologações Aeronáuticas (RBHA), especificamente o RBHA 91 – Regras Gerais de Operações para Aeronaves Civis, na Sub Parte “K”, datada de 20 de março de 2003, D.O.U (Diário Oficial da União) nº 76, de 22 de abril de 2003, onde são tratadas de forma particularizadas por se enquadrarem nas Operações Aéreas de Segurança Pública e/ou Defesa Civil.

Fazendo alusão novamente ao contido na IAC 3134-0799, datada de 09 de setembro de 1999, Seção 2, itens de 2.2 à 2.4, as aeronaves da Secretaria de Estado de Segurança Pública e/ou Defesa Civil são dispensadas da obrigatoriedade do enquadramento dessa norma, ficando caracterizado de forma “recomendada” e não compulsória sua obediência, como se vê:

2.2 Esta IAC é de aplicação recomendada e não obrigatória para as operações aéreas policiais e/ou de defesa civil, previstas na subparte K do RBHA 91 – Regras Gerais de Operações de Aeronaves Civis.

2.3 Esta IAC é, também, de aplicação recomendada e não compulsória para o transporte não remunerado de enfermos por aeronaves pertencentes aos órgãos de administração pública direta, autarquias, empresas públicas, sociedades de economia mista e fundações da administração pública indireta.

2.4 O transporte de enfermos de locais onde existem condições ativas de risco (incêndios, tumulto, tiroteio, etc.), com a ameaça à segurança da aeronave e da tripulação, não pode ser conduzido por empresas de transporte aéreo. Tais operações são reguladas pela subparte K do RBHA 91 Operações Aéreas Policiais e de Defesa Civil.

Buscando conhecer o dispositivo contido no RBHA 91, Sub Parte “K”, podemos destacar seus propósitos elencados no item 91.953 – Conceituação:

(a) Para os propósitos deste regulamento:

(1) Operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil" é uma atividade realizada com aeronaves e conduzida por Órgão de segurança pública ou de defesa civil.

(2) “Órgão de segurança pública” e “Órgão de defesa civil” são Órgãos da administração pública direta federal, estadual, municipal e do Distrito Federal, destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio.

Esclarecido dentro do ordenamento jurídico aeronáutico a subordinação normativa legal que se encontram as aeronaves de Segurança Pública, buscamos conhecer o rol das atividades em operações aéreas que estão permitidas o seu desempenhar e destacamos o transporte aeromédico, enfermos e de órgãos, encontrados na sequência do RBHA, Sub Parte K, item 91.953, letras b e c, onde se lê:

(b) As operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil compreendem as atividades típicas de polícia administrativa, judiciária, de bombeiros e de defesa civil, tais como: policiamento ostensivo e investigativo; ações de inteligência; apoio ao cumprimento de mandado judicial; controle de tumultos, distúrbios e motins; escoltas e transporte de dignitários, presos, valores, cargas; **aeromédico, transportes de enfermos e órgãos humanos** e resgate; busca, salvamento terrestre e aquático; controle de tráfego rodoviário, ferroviário e urbano; prevenção e combate a incêndios; patrulhamento urbano, rural, ambiental, litorâneo e de fronteiras; e outras operações autorizadas pelo DAC.

(c) Para simplificação do texto desta subparte, o termo "Órgão" engloba os Órgãos de segurança pública e/ou de defesa civil. (grifo nosso)

Concluimos que a atividade de transporte de enfermos e órgãos humanos tem autorização de realização por aeronaves e tripulações vinculadas às Secretarias de Segurança Pública Estaduais. Essa autorização não esgota o tema e não responde de maneira cabal ao questionamento do problema desse trabalho científico, onde se busca responsabilidades legais atribuídas ao nível operacional do CIOPAer/MT, na execução desta missão.

Aprofundando o estudo na legislação, analisando um pouco mais o RBHA 91, Sub Parte K, encontramos a afirmação a respeito das modificações na aeronave para atendimento de atividades de transporte de enfermos autorizadas, e a ressalva constante na instalação de equipamentos adicionais, citando como exemplo as macas para enfermos e equipamentos de suporte a vida. Vemos a seguir no item 91.955, letra c, do Regulamento Brasileiro de Homologações Aeronáuticas (RBHA) assim dispendo:

(c) Qualquer equipamento adicional a ser implantado em uma aeronave, visando adequá-la a uma específica operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil, deve ser aprovado para o tipo de aeronave envolvida e deve ser instalado de acordo com as instruções do fabricante do tipo, aprovadas pela autoridade aeronáutica.

No RBHA item 91.961, Sub Parte K, estabelece as condições especiais de operação trazidos a conhecimento, em especial o exposto nas letras b, c e d:

(b) As condições especiais de operação que excepcionam as disposições gerais deste regulamento, relativas ao controle de tráfego aéreo, emitidas pelo DECEA devem ser coordenadas entre o Órgão envolvido e as Unidades locais do referido Departamento.

(c) Para autorizar ou executar uma operação aérea nos termos dos parágrafos (a) e (b) desta seção, o Órgão e/ou o comandante da aeronave envolvida deve gerenciar os riscos considerando, entre outros:

(1) se os riscos criados pela operação não irão agravar uma situação já por si grave;

- (2) se os riscos criados pela operação em relação a terceiros são válidos em termos de "custo-benefício";
  - (3) se os riscos assumidos na operação são aceitáveis face aos objetivos da mesma; e
  - (4) se as tripulações envolvidas estão adequadamente treinadas e aptas à execução da missão.
- (d) Nenhum Órgão pode autorizar a execução de uma operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil que conflite com o tráfego aéreo existente no espaço aéreo envolvido.

Quanto a operação normal da aeronave no espaço aéreo brasileiro por parte dos pilotos as normativas acima flexibilizam alguma normas de tráfego aéreo para os operadores de Segurança Pública, podendo se desviar de algumas regras, desde que o objetivo da operação seja a proteção da vida e o socorro público.

A busca e o levantamento bibliográfico e documental feitos acima, pôde encontrar no Direito Aeronáutico e normas aeronáuticas específicas, dispositivos aplicáveis ao público alvo desta pesquisa, entendendo como deve proceder o CIOPAer/MT e seus membros no desempenho das funções de transporte aeromédico.

### **CONHECENDO A PRÁTICA DO TRANSPORTE AEROMÉDICO REALIZADO PELO CIOPAer/MT.**

Ao pesquisar no banco de dados do Registro Aeronáutico Brasileiro da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), localizamos os quatro aviões do CIOPAer/MT, quais estão disponíveis para executarem as missões atinentes à Segurança Pública do Estado de Mato Grosso, sendo duas aeronaves modelo 210L monomotor de marca Cessna Aircraft, uma aeronave modelo Sêneca III bimotor de marca Embraer e uma aeronave modelo Baron G58 bimotor de marca Beech Aircraft, conforme os quatro quadros abaixo:

|                  |  |
|------------------|--|
| MATRÍCULA: PTKCL |  |
| Proprietário:    | ANTONIO JOAO CASIRAGHI                   |
| CPF/CGC:         | 37138871015                              |
| Operador:        | SECRETARIA DE ESTADO DE SEG.PUBLICA-SESP |
| CPF/CGC:         | 00989587000103                           |
| Fabricante:      | CESSNA AIRCRAFT                          |
| Modelo:          | 210L                                     |
| Número de Série: | 21060421                                 |

|                              |                                    |
|------------------------------|------------------------------------|
| Tipo ICAO:                   | C210                               |
| Tipo de Hab. para Pilotos:   | MNTE                               |
| Classe da Aeronave:          | POUSO CONVEC. 1 MOTOR CONVENCIONAL |
| Peso Máx. de Decolagem:      | 1724 - Kg                          |
| Número Máx. Passageiros:     | 005                                |
| Categoria de Registro:       | ADMINISTRACAO DIRETA ESTADUAL      |
| N. Certificados (CM - CA):   | 8095                               |
| Situação no RAB:             | FIEL DEPOSITARIO                   |
| Data Compra/Transferência:   | 200606                             |
| Data de Validade do CA:      | 28/04/20                           |
| Data de Validade da IAM:     | 240416                             |
| Situação Aeronavegabilidade: | Normal                             |

**Fonte:** ANAC (2015) Consulta realizada em: 22/11/2015 12:42:16.

**Quadro 01:** Extrato ANAC do avião Cessna 210 Monomotor matrícula PTKCL.

|                              |   |
|------------------------------|---|
| MATRÍCULA: PTJKV             |   |
| Proprietário:                | SECR.DE JUST.SEG.PUB.DO EST.DE M.GROSSO |
| CPF/CGC:                     | 00989587000103                          |
| Operador:                    | SECR.DE JUST.SEG.PUB.DO EST.DE M.GROSSO |
| CPF/CGC:                     | 00989587000103                          |
| Fabricante:                  | CESSNA AIRCRAFT                         |
| Modelo:                      | 210L                                    |
| Número de Série:             | 21060135                                |
| Tipo ICAO:                   | C210                                    |
| Tipo de Hab. para Pilotos:   | MNTE                                    |
| Classe da Aeronave:          | POUSO CONVEC. 1 MOTOR CONVENCIONAL      |
| Peso Máximo de Decolagem:    | 1724 - Kg                               |
| Número Máx. de Passageiros:  | 005                                     |
| Categoria de Registro:       | ADMINISTRACAO DIRETA ESTADUAL           |
| N. Certificados (CM - CA):   | 7364                                    |
| Situação no RAB:             |   |
| Data Compra/Transferência:   | 060607                                  |
| Data de Validade do CA:      | 21/06/16                                |
| Data de Validade da IAM:     | 281115                                  |
| Situação Aeronavegabilidade: | Normal                                  |

**Fonte:** ANAC (2015) Consulta realizada em: 22/11/2015 12:43:41.

**Quadro 02:** Extrato ANAC do avião Cessna 210 Monomotor matrícula PTJKV.

|                              |  |
|------------------------------|--|
| MATRÍCULA: PTVEN             |  |
| Proprietário:                | GR TAXI AEREO LTDA                     |
| CPF/CGC:                     | 05906751000195                         |
| Operador:                    | SECR.DE EST.JUST.E SEG. PUB.-MT-SESP   |
| CPF/CGC:                     | 03507415002864                         |
| Fabricante:                  | EMBRAER                                |
| Modelo:                      | EMB-810D                               |
| Número de Série:             | 810646                                 |
| Tipo ICAO:                   | PA34                                   |
| Tipo de Hab. para Pilotos:   | MLTE                                   |
| Classe da Aeronave:          | POUSO CONVENC. 2 MOTORES CONVENCIONAIS |
| Peso Máximo de Decolagem:    | 2155 - Kg                              |
| Número Máx. de Passageiros:  | 005                                    |
| Categoria de Registro:       | PUBLICA ADMINISTRACAO DIRETA ESTADUAL  |
| N. Certificados (CM - CA):   | 11801                                  |
| Situação no RAB:             | FIEL DEPOSITARIO                       |
| Data Compra/Transferência:   | 260304                                 |
| Data de Validade do CA:      | 15/09/20                               |
| Data de Validade da IAM:     | 310816                                 |
| Situação Aeronavegabilidade: | Normal                                 |

**Fonte:** ANAC (2015) Consulta realizada em: 22/11/2015 12:44:31.

**Quadro 03:** Extrato ANAC do avião Sêneca III Bimotor matrícula PTVEN.

|                              |  |
|------------------------------|--|
| MATRÍCULA: PRCIC             |  |
| Proprietário:                | SESP SECR. DE ESTADO DE SEG.PUBLICA - MT |
| CPF/CGC:                     | 03507415002864                           |
| Operador:                    | SESP SECR. DE ESTADO DE SEG.PUBLICA - MT |
| CPF/CGC:                     | 03507415002864                           |
| Fabricante:                  | BEECH AIRCRAFT                           |
| Modelo:                      | G58                                      |
| Número de Série:             | IH-2201                                  |
| Tipo ICAO:                   | BE58                                     |
| Tipo de Hab. para Pilotos:   | MLTE                                     |
| Classe da Aeronave:          | POUSO CONVENC.2 MOTORES CONVENCIONAIS    |
| Peso Máximo de Decolagem:    | 2495 - Kg                                |
| Número Máx. de Passageiros:  | 005                                      |
| Categoria de Registro:       | PUBLICA ADMINISTRACAO DIRETA ESTADUAL    |
| N. Certificados (CM - CA):   | 17491                                    |
| Situação no RAB:             |  |
| Data Compra/Transferência:   | 070115                                   |
| Data de Validade do CA:      | 13/12/19                                 |
| Data de Validade da IAM:     | 160116                                   |
| Situação Aeronavegabilidade: | Normal                                   |

**Fonte:** ANAC (2015) Consulta realizada em: 22/11/2015 12:45:06.

**Quadro 04:** Extrato ANAC do avião Baron 58 Bimotor matrícula PRCIC.

As duas primeiras aeronaves citadas no quadro um e dois, estão equipadas com monomotores de combustão internas, tipo motor convencional e as

outras duas aeronaves citadas nos quadros três e quatro, são equipadas com bimotores de combustão interna, tipo motor convencional.

São aeronaves de pequeno porte apropriadas para realidade encontrada nas pistas de pouso de Mato Grosso, onde em quase sua totalidade não são pavimentadas, torna essa frota de aeronaves capaz de atender com qualidade as necessidades de operação do transporte aeromédico.

Quanto as condições de aeronavegabilidade, verifica-se nos quatro quadros acima que todos os aviões do CIOPAer/MT estão com documentação normal e adequadamente e em dia. As manutenções também estão em dia, conforme se vê nos quatro quadros o item Inspeção Anual de Manutenção (IAM), que estão todas válidas.

Ainda em relação as aeronaves, verificamos nos quadros acima que todas estão registradas como Operador a Secretaria de Segurança Pública, e na Categoria de Registro como Administração Direta Estadual, demonstrando que são aviões de operação Pública Estadual e em totais condições de serem operadas pelo CIOPAer/MT.

Conforme exposto nos quatro quadros acima os aviões do CIOPAer/MT estão configurados e liberados para o transporte de passageiros de forma homologada pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) órgão regulador da Aviação Civil, porém não possui equipamentos fixos ou móveis certificados que possam ser instalados nessas aeronaves quando sua utilização for nas missões de transporte aeromédico.

Usualmente se busca improvisação de pranchas rígidas e demais acessórios para acomodar minimamente o paciente a ser transportado, conforme resposta da questão 6 do questionário dessa pesquisa aplicado ao piloto comandante de avião Thiago Braz de Oliveira do CIOPAer/MT: “Outro ponto a ser observado é o improvisado na utilização dos equipamentos, que, por sua vez, são adaptados em cada aeronave a partir de uma nova solicitação.” (Oliveira, 2015)

Isto mostra que o transporte aeromédico do CIOPAer/MT com seus aviões está sendo realizado corriqueiramente sem o atendimento do item 91.955, letra

c, Sub Parte K, do Regulamento Brasileiro de Homologações Aeronáuticas (RBHA) assim dispondo:

(c) Qualquer equipamento adicional a ser implantado em uma aeronave, visando adequá-la a uma específica operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil, deve ser aprovado para o tipo de aeronave envolvida e deve ser instalado de acordo com as instruções do fabricante do tipo, aprovadas pela autoridade aeronáutica.

Quanto aos pilotos de avião do CIOAPAer/MT estes estão regidos pelo o (P.A.R.T.) Programa de Ascensão e Reabilitação Técnica do CIOPAer/MT, que normatiza o início das atividades como 2P (Segundo Piloto em Comando), e após vivência na aviação, experiência de voo em horas adquiridas, proficiência prática de voo, ascende a condição de 1P (Primeiro Piloto em Comando), ou seja, assume a função de comando de aeronave, como prevê o (P.A.R.T.) em suas Disposições Preliminares da Portaria nº 063/2012/SESP, de 18 de Maio de 2012, Publicado: DOE nº 25.807, de 21Maio12, folha 11:

#### 1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

##### 1-1 FINALIDADE

Regular a ascensão e readaptação de pilotos e tripulantes do Centro Integrado de Operações Aéreas - CIOPAER, após passar por um processo progressivo de aprendizado e experiência.

##### 1-2 OBJETIVO

Padronizar e sistematizar o Programa de Ascensão e Readaptação Técnica - P.A.R.T., de pilotos e tripulantes do Centro Integrado de Operações Aéreas.

##### 1-3 ÂMBITO

O presente programa, de observância obrigatória por todos os pilotos e tripulantes do Centro Integrado de Operações Aéreas, aplica-se a todos os casos de ascensão técnica, mudança de categoria, ou readaptação.

##### 1-4 RESPONSABILIDADE

É de responsabilidade do Coordenador do Centro Integrado de Operações Aéreas e de todos envolvidos neste programa o seu fiel cumprimento.

O CIOPAer/MT possui Procedimento Operacional Padrão (POP) para várias missões desenvolvidas pelos aviões e suas tripulações, porém conforme constatado na pesquisa, não possui um POP específico para o transporte aeromédico, o que seria de suma importância para o nível operacional, pois seguiriam um padrão estabelecido e normatizado para execução dessa tarefa, conforme resposta da questão 6 do questionário dessa pesquisa aplicado ao piloto comandante de avião Thiago Braz de Oliveira do CIOPAer/MT: “Atualmente este transporte é realizado de forma

totalmente empírica, sem regulamentação interna para definir uma sequência de procedimentos a serem adotados”. (Oliveira, 2015)

A Dinâmica do atendimento pode ser observada nas respostas discursivas da pergunta 6: “Explique a dinâmica do serviço de transporte aeromédico realizado pelo CIOPAer/MT, desde a solicitação da ocorrência, até a entrega do enfermo no destino final?”, qual foi aplicada em novembro de 2015 aos pilotos de avião do CIOPAer/MT, que vai do recebimento da missão, até a entrega do paciente após o término do voo.

Para essa resposta, apontando os pontos comuns respondidos por todos os pilotos de avião do CIOPAer/MT na questão 6 citada acima, verificou-se que o fluxograma do atendimento ocorre da seguinte forma:

1. Solicitação de alguma autoridade local onde se encontra o enfermo, diretamente ao Secretário da SESP ou ao Coordenador CIOPAer/MT;
2. Demanda da autoridade (Secretário SESP ou Coordenador CIOPAer/MT);
3. Pilotos são consultados quanto a possibilidade da operação (Necessidade, oportunidade e segurança de voo). Se positivo, há o preparo da aeronave com as configurações possíveis ao atendimento;
4. Saber do estado do enfermo - médico e/ou alguma autoridade local repassa informações aos pilotos;
5. Chegada do médico e enfermeiro da Diretoria de Saúde PMMT, ou SAMU no hangar, informação do quadro de saúde confirmadas;
6. Decolagem ao ponto de origem do paciente;
7. Chegada ao local, transbordo e a preparação da vítima que fora retirada da ambulância e acomodada na aeronave;
8. Decolagem de retorno;
9. Pouso em Cuiabá/MT, ou outra cidade de destino;
10. Retirada do enfermo da aeronave, transbordo para a ambulância local que o leva à unidade de saúde adequada;
11. Por fim, retorno a Cuiabá, ou a cidade de destino. Após encerramento da missão e confecção do relatório de voo.

Nesta seção apresentamos os quatro aviões do CIOPAer/MT, suas condições normais de operação como aeronaves de Segurança Pública, as condições técnicas de ascensão dos pilotos dentro da unidade através do PART, as exigências dos equipamentos recomendados para o transporte de enfermos e apresentamos como funciona na prática o transporte aeromédico realizado pelo CIOPAer/MT.

## IDENTIFICAÇÃO DAS RESPONSABILIDADES LEGAIS NO NÍVEL OPERACIONAL DA EXECUÇÃO DO TRANSPORTE AEROMÉDICO REALIZADO PELO CIOPAer/MT.

Fazendo uma busca na legislação de direito aeronáutico, encontra-se na Lei Federal nº 7.565, datada de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) dispositivo legal que determina a dimensão da função de pilotar aeronave. A responsabilização da função “piloto em comando” está especificado no artigo 166 do CBA, vinculando de forma direta de responsabilidade a pessoa do piloto em comando paras com as atividades atinentes a sua operação e a segurança da aeronave, assim previsto: **“Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.”** (grifo nosso)

Em complemento ao artigo 166, a própria Lei nº 7.565, datada de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) temos a determinação do espaço temporal de responsabilidade por parte do piloto em comando quando da operação de aeronaves, sendo verificado seu conteúdo no artigo nº 167, onde se lê: **“O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.”** (grifo nosso)

Não esgotado o tema na Lei de nº 7.565/86 (CBA) é atribuído penalidades ao piloto em comando de aeronaves quando da infração de dispositivos legais tipificados, constatado no conteúdo do Artigo 302, itens I, de letra “Q” e item II, letras “J” e “K”:

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

q) transportar passageiro em lugar inadequado da aeronave;

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

j) inobservar os preceitos da regulamentação sobre o exercício da profissão;

k) inobservar as normas sobre assistência e salvamento;

Considerando outra legislação do meio aeronáutico, o Regulamento Brasileiro de Homologações Aeronáuticas nº 91, Sub Parte “K” que trata das Operações Aéreas de Segurança Pública e/ou Defesa Civil, verificamos no item 91.953 onde trata o assunto que das Operações Aéreas Policiais e/ou de Defesa Civil,

no qual se apresentam o conceito, competências, e definição das operações autorizadas a estas organizações de Segurança Pública, inclusive as Operações de Transporte Aeromédico:

#### 91.953 CONCEITUAÇÃO

(a) Para os propósitos deste regulamento:

(1) Operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil" é uma atividade realizada com aeronaves e conduzida por Órgão de segurança pública ou de defesa civil.

(2) Órgão de segurança pública" e "Órgão de defesa civil" são Órgãos da administração pública direta federal, estadual, municipal e do Distrito Federal, destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio.

(b) As operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil compreendem as atividades típicas de polícia administrativa, judiciária, de bombeiros e de defesa civil, tais como: policiamento ostensivo e investigativo; ações de inteligência; apoio ao cumprimento de mandado judicial; controle de tumultos, distúrbios e motins; escoltas e transporte de dignitários, presos, valores, cargas; aeromédico, transportes de enfermos e órgãos humanos e resgate; busca, salvamento terrestre e aquático; controle de tráfego rodoviário, ferroviário e urbano; prevenção e combate a incêndios; patrulhamento urbano, rural, ambiental, litorâneo e de fronteiras; e outras operações autorizadas pelo DAC.

(c) Para simplificação do texto desta subparte, o termo "Órgão" engloba os Órgãos de segurança pública e/ou de defesa civil.

Contudo, cabe a observação do gerenciamento do risco da atividade a ser desempenhada pelo piloto em comando, responsabilidade mesmo que compartilhada com a unidade aérea, acaba por recair sobre o piloto em comando a última instância de julgamento em fazer ou não o transporte do enfermo, objeto de estudo deste artigo, por ser a tripulação de pilotos que fisicamente vai até o local onde o paciente se encontra aguardando o transporte aeromédico, acaba encontrando a situação de decisão final em fazer ou não o voo, o que torna o piloto em comando o principal responsável pelos sucessos e insucessos da missão. Para conhecimento trazemos novamente o disposto no item 91.961, letra "c", Sub Parte K do RBHA:

(c) Para autorizar ou executar uma operação aérea nos termos dos parágrafos (a) e (b) desta seção, o Órgão e/ou o comandante da aeronave envolvida deve gerenciar os riscos considerando, entre outros:

(1) se os riscos criados pela operação não irão agravar uma situação já por si grave;

(2) se os riscos criados pela operação em relação a terceiros são válidos em termos de "custo-benefício";

(3) se os riscos assumidos na operação são aceitáveis face aos objetivos da mesma; e

(4) se as tripulações envolvidas estão adequadamente treinadas e aptas à execução da missão.

As tripulações que desempenham as funções de pilotos da unidade aérea CIOPAer/MT são em sua totalidade compostas por agentes públicos, devidamente empossados em seus cargos o que vincula suas ações como servidores públicos à observância dos princípios da Administração Pública, dispostos no artigo 37 da Constituição Federal de 1988, a saber: legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência.

Nesta abordagem consideramos ressaltar o princípio da Legalidade tratado pelo autor ROSA, 2004, pag. 10 e 11, onde obriga o agente público o dever de fazer ou realizar o quanto previsto em lei: “[...] permite-se a atuação do agente público, ou da Administração, apenas se permitida, concedida ou deferida por norma legal, não se admitindo qualquer atuação que não contenha prévia e expressa permissão legal.”

Cabe ressaltar também que além dos pilotos, a unidade aérea deve pautar-se pelo princípio da eficiência, ficando claro o tema no contexto de explicação trazido pelo mesmo autor, onde esse afirma:

[...] eficiência, que impõe a necessidade de adoção, pelo administrador, de critérios técnicos, ou profissionais, que assegurem o melhor resultado possível, abolindo-se qualquer forma de atuação amadorística, obrigando também a entidade a organizar-se de modo eficiente. (ROSA, 2004, pag. 10).

Diante dessas apresentações legais podemos identificar as responsabilidades legais no nível operacional do transporte aeromédico realizado pelo CIOPAer/MT, começando pela lei maior que é o Código Brasileiro Aeronáutico (CBA) que prevê que o Piloto Comandante é o responsável pela operação e segurança da aeronave, desde o momento que se apresenta para o voo, até o momento em que entrega a aeronave com a conclusão do voo.

Identificamos ainda penalidades e multas administrativas aos pilotos caso não cumpram corretamente as normas, incluindo a inobservância sobre salvamento e assistência, ficando claro que o nível operacional dos pilotos de avião são responsáveis diretos pela operação de transporte aeromédico, com responsabilidade concorrente com o CIOPAer/MT, que precisa disponibilizar os meios necessários de trabalho a seus servidores, atendendo assim ao Princípio Constitucional da eficiência.

## APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS DADOS DA PESQUISA DE CAMPO

Buscando conhecer a realidade dos serviços prestados pelos integrantes do CIOPAer/MT no que tange a atividade de transporte de enfermos, buscou-se visualizar o entendimento dos pilotos de avião quanto das questões cruciais que envolvem parcela de responsabilidade a que estão inseridos, fazendo um contraponto com a previsão legal no ordenamento jurídico brasileiro, identificando o que se espera como ideal e o existente na unidade aérea, em termos de material humano, equipamentos e conhecimentos técnicos na realização dessa atividade que produz resultados positivos quando salva vidas ou ao menos aumenta as chances de sobre vida do socorrido.

Para esse entendimento, além de se fazer uma busca através de pesquisa exploratória documental e bibliográfica, buscou-se indagar aos pilotos de avião do CIOPAer/MT através da aplicação de um questionário elaborado, contemplando cinco perguntas diretas objetivas com respostas de sim ou não e ao final uma pergunta com resposta aberta de caráter subjetivo buscando trazer o conhecimento da dinâmica do atendimento realizado pelo CIOPAer/MT na atividade de transporte aeromédico, conhecido como resgate aeromédico.

Essa última questão, de resposta subjetiva, já fora trabalhada na seção dois deste artigo, demonstrando a sequência, o passo a passo das fases do referido atendimento e por essa razão, não será considerada nesta seção.

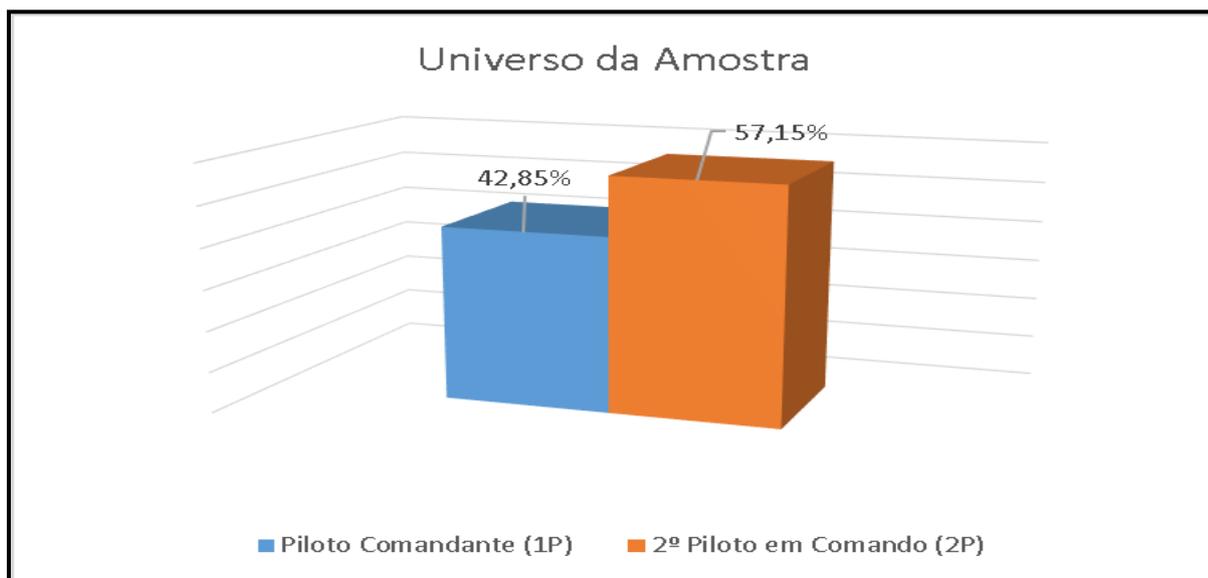
Com relação ao universo dos pilotos de avião existentes no CIOPAer/MT encontramos um total de 08 (oito) profissionais, distribuídos por méritos e qualificações pessoais e rigorosa ascensão profissional no decorrer de sua carreira na atividade aérea.

Metade desse número trabalha na função de Piloto Comandante (1P) e outra metade na função 2º Piloto (2P). Para fins legais, a responsabilidade verificada no ordenamento jurídico recai sobre a pessoa do “Piloto Comandante”, como identificado na seção 3 deste artigo.

Porém, não desprezamos as respostas dos pilotos que exercem as funções de 2º Piloto em comando a bordo dos aviões, por verificar que se encontram no

processo de aprendizado e futura ascensão profissional, sendo que futuramente também estarão na de piloto comandante (1P), e terão que ter conhecimento sobre todas as atividades que englobam essa função, pois as responsabilidades no futuro recairão sobre eles, assim como ocorre com os pilotos comandantes da atualidade.

Desse universo, buscou-se submeter o questionário a uma amostra de sete pilotos de avião do CIOPAer/MT, sendo três pilotos comandantes num total de 42,85%, e quatro 2º pilotos num total de 57,15%, os quais foram questionados como participantes da pesquisa de campo, representados percentualmente no gráfico abaixo conforme as funções desempenhadas a bordo dos aviões nas missões de transporte de enfermos:



**Fonte:** Pesquisa de campo aplicada

**Gráfico 1:** Distribuição das funções dos pilotos a bordo dos aviões.

O gráfico acima demonstra que no universo da pesquisa de campo realizada, possuímos um diferencial entre o quantitativo de pilotos comandantes e co-pilotos. Esta diferença cabe ser ressaltada, vez que, o piloto comandante é o principal responsável a bordo dos aviões do CIOPAer/MT, conforme prevê a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica em seu artigo 166 Caput: “O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.”

Tendo este que ter o entendimento legal global sobre sua função quando no exercício do transporte aeromédico do CIOPAer/MT.

Tabulando as perguntas, verificamos na tabela abaixo o quantitativo de respostas e o percentual da representação no universo total de pilotos de avião questionados. Com base nesses dados, trabalharemos pergunta a pergunta, verificando o entendimento legal que os pilotos de avião tem sobre o transporte aeromédico, a qualidade do treinamento que recebem tanto de pilotagem como de medicina aeroespacial, e se possuem padronização na execução desta atividade específica, conforme exposto na tabela abaixo:

Tabela 1: Referente ao questionário Aplicado aos Pilotos de Avião do CIOPAer/MT.

| Ordem | QUESTÃO   | RESPOSTAS  |            |            |            |
|-------|---|------------|------------|------------|------------|
|       |   | SIM        |            | NÃO        |            |
|       |   | Quantidade | % do Total | Quantidade | % do Total |
| 01    | O CIOPAer/MT está disponibilizando treinamento adequado para manutenção das habilitações aeronáuticas?  | 00         | 0,00 %     | 07         | 100,00 %   |
| 02    | O CIOPAer/MT está oferecendo condições de treinamento e ensino sobre medicina aeroespacial, para o cumprimento do transporte aeromédico?  | 00         | 0,00 %     | 07         | 100,00 %   |
| 03    | Os equipamentos adicionais colocados nos aviões como por exemplo: maca, prancha, cilindro de oxigênio, suporte para soro entre outros, estão devidamente certificados pela ANAC para esta finalidade? | 00         | 0,00 %     | 07         | 100,00 %   |
| 04    | Na condição de piloto comandante ou 2º piloto, você tem total conhecimento das responsabilidades sobre a execução do transporte aeromédico realizado no CIOAPAer/MT?                                  | 01         | 14,29 %    | 06         | 85,71 %    |
| 05    | O CIOPAer/MT possui Procedimento Operacional Padrão (POP) sobre o transporte aeromédico que executa?  | 00         | 0,00 %     | 07         | 100,00 %   |

**Fonte:** Questionário de pesquisa aplicado.

Verificamos que nas questões 1 e 2 indagou-se as condições de treinamento e habilitações tanto aeronáuticas quanto as condições técnicas exigidas para se propor a realização desse serviço. Para essas respostas apresentadas, obteve-se 100% de respostas como negativa, afirmado por todos os entrevistados, o que se conclui entender que a unidade CIOPAer/MT tem tido dificuldades na realização dos treinamentos de seu quadro de pilotos de avião, o que possibilita a apresentação de deficiências em ofertar profissionais prontamente capazes da execução do serviço de transporte aéreo de enfermos.

Nessa temática verifica-se a não observância da condição legal impositiva colocada pelo RBHA nº 91, Sub Parte “K”, em seu item 91.959, letras “d” e “e” que estipulam:

(d) É responsabilidade do Órgão estabelecer os padrões mínimos de treinamento das tripulações no que diz respeito às operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil especificadas no parágrafo 91.953 (b) deste regulamento.

(e) No que diz respeito à verificação de proficiência das tripulações:

(1) cabe ao DAC os exames relativos aos padrões de proficiência estabelecidos pelo RBHA 61;

(2) cabe à organização os exames relativos à verificação dos padrões de eficiência estabelecidos segundo o parágrafo (d) desta seção.

Interpretando a pergunta 3 do questionário, objetivou conhecer a realidade de equipamentos disponibilizados aos profissionais para a realização do trabalho proposto, nessa questão verificou-se que 100% dos questionados responderam negativamente, o que leva a observar que a unidade CIOPAer/MT carece de materiais adequados para garantia da qualidade e legalidade do serviço e bem estar da vítima transportada.

Para esse tema, como já discutimos na seção 02 (dois) deste artigo, o ordenamento de base que estudamos, refere-se à IAC 3134-0799 (07/Nov/1999), que estabelece normas para execução do serviço de transporte aéreo de enfermos. Esta IAC passa ser de aplicação recomendada às operações aéreas policiais e/ou de defesa civil, previstas na Sub Parte K do RBHA 91.

Contudo, pela prática verificada no CIOPAer/MT realizar o trabalho adaptando material no interior da aeronave como macas, suportes e equipamentos adicionais médicos, não encontra respaldo no RBHA 91, Sub Parte “K”, principalmente no teor verificado deste dispositivo, lendo-se o item 91.955, letra “C”:

(c) Qualquer equipamento adicional a ser implantado em uma aeronave, visando adequá-la a uma específica operação aérea de segurança pública e/ou de defesa civil, deve ser aprovado para o tipo de aeronave envolvida e deve ser instalado de acordo com as instruções do fabricante do tipo, aprovadas pela autoridade aeronáutica.

Em relação ao questionamento de número 4, a legislação existente que regula a atividade de transporte aeromédico, nota-se que apenas um piloto declara conhecer totalmente a legislação específica, o que representa um pequeno percentual (14,29%) no universo da amostra, identifica-se que esse piloto exerce função de comando, mas traz preocupação porque os outros dois pilotos comandantes e os quatro copilotos responderem negativamente, o que corresponde a maioria da amostra (85,71%).

Comparando essa situação com o ordenamento jurídico, verificamos que a responsabilidade a cargo da figura do comandante da aeronave, encontrada no Código Brasileiro Aeronáutico (Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986) em seus **artigos 166 Caput: "O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.", e artigo 167 Caput: "O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem".**(grifo nosso).

O estudo desse posicionamento jurídico já fora trabalhado na seção de número três desse artigo e por ora demonstra através das respostas, que não está bem clara no entendimento desses profissionais as atribuições de responsabilidades legais em suas funções a bordo dos aviões no transporte aeromédico.

Na questão de número 5 buscou-se verificar a padronização na realização do transporte de enfermos realizada, Constatando pela amostra pesquisada que todos (100%) negam a existência de Procedimentos Operacionais Padrão (POPs) para atividade de transporte de aeromédico com aviões do CIOPAer/MT.

Nesta questão identificamos que o CIOPAer/MT não está seguindo a observância em realizar procedimentos de treinamentos padrão para esta missão de transporte aeromédico, qual é essencial conforme previsão legal constante no RBHA 91, Sub Parte "K", item 91.961, letra "a":

(a) O DAC, "a priori", autoriza as seguintes condições especiais de operação, que excepcionam as disposições gerais deste regulamento, em operações aéreas de segurança

pública e/ou de defesa civil, desde que o objetivo seja a proteção e o socorro público. **Cabe ao Órgão estabelecer programas de treinamento e procedimentos de operação padrão e de segurança de voo com a finalidade de orientar a conduta das tripulações em tais condições especiais (grifo nosso).**

Através do questionário aplicado no CIOPAer/MT identificamos o entendimento legal dos pilotos de avião sobre o transporte aeromédico, verificamos a questão do treinamento dos pilotos de avião para esta atividade específica, sobre a padronização de procedimentos desta missão e como funciona na prática e de fato essa atividade realizada pelo CIOPAer/MT e seus membros do nível operacional.

Constatamos que é preciso sanar as deficiências de entendimento a luz do direito aeronáutico pelo nível operacional, bem como a melhoria da unidade aérea nas condições dos materiais disponíveis para o transporte de enfermos, adoção de procedimentos padrões a serem seguidos, implantação de treinamento específico dos pilotos de avião para a execução da missão de transporte de enfermos, bem como instrução sobre medicina aeroespacial, auxiliando a tripulação na tomada de decisão nas missões, buscando a excelência do trabalho e minimizando as implicações legais.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo tratamos sobre o serviço de transporte aeromédico do CIOPAer/MT, com uso de seus aviões, focando a legislação que regula essa atividade, com objetivo de demonstrar que o nível operacional possui a maior parcela de responsabilidade legal quando executa esta missão, transportando enfermos de locais inóspitos a um local onde possua melhor estrutura para tratamento médico.

Verificamos neste trabalho todas as nuances legais vinculadas à atividade em específico, convergindo para a identificação do problema de pesquisa, posto que inicialmente visava descobrir em qual nível organizacional do CIOPAer/MT seria responsabilizado legalmente na execução do transporte aeromédico com aviões, com a hipótese dos pilotos de aviões serem os mais responsabilizados legalmente no cumprimento desta tarefa.

Demonstramos ainda, através da pesquisa documental e aplicação de questionários aos pilotos de avião do CIOPAer/MT, como se dá a realização do

transporte aeromédico, desde a solicitação da missão até o final com a entrega do socorrido.

Identificamos as potencialidades e as deficiências preocupantes de padronizações do serviço, uso de materiais improvisados, falta de treinamento adequado para tripulação, e até mesmo o desconhecimento dos parâmetros legais pela maioria dos pilotos, quais estão obrigados a agir, pois, o princípio da legalidade é imposto a todos os servidores públicos.

O tratamento diferenciado adotado pela legislação do RBHA, Sub Parte K, no trabalho realizado por órgãos da Segurança Pública e/ou Defesa Civis dos Estados nas atividades de transporte aeromédico com o objetivo de proteção e o socorro público, juntamente com o prescrito na lei aeronáutica maior, o Código Brasileiro Aeronáutico, nos artigos 166 Caput: “O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.”, e 167 Caput: “O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem”; aliados aos deveres impostos aos servidores públicos elencados no artigo 37 da CF/88, todos temas já discorridos e argumentados nas seções anteriores desse trabalho, respondem tanto o problema como confirmam a hipótese da pesquisa.

Para a legislação aeronáutica, a figura do Piloto em Comando (1P) é a autoridade máxima e de última instância sobre toda a operação da aeronave e a ele cabe a garantia da operação e a segurança de voo, assim como o princípio da legalidade tratada no ramo do direito administrativo que impõe ao agente público somente fazer o previsto na Lei e dela não se desviar. Portanto, é possível afirmar que todas as demais responsabilidades assessorias possíveis nas esferas do direito positivo levarão em consideração o fato da responsabilidade imposta pela lei à pessoa do comandante da aeronave.

Este artigo científico não tem a pretensão de tornar por findada a discussão do tema, contudo aponta para a responsabilização direta do piloto em comando e ressalta as correções na gestão dos meios e instrução por parte da unidade aérea que devem ser corrigidos de imediato, no intuito de proporcionar melhores condições de trabalho aos seus profissionais aviadores e ao público

atendido, dando maior qualidade no serviço, segurança de voo e conforto aos transportados.

## REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO

ACTION, **Revista da força aérea brasileira**. Rio de Janeiro 2005-2006

BRASIL, **Regulamentos brasileiros de homologação aeronáutica 91, Sub Parte K, (RBHA)**, Estabelece as regras especiais para operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil. Brasília. Disponível em: <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/rbha/rbha091.pdf>> Acesso em: 09 out.

\_\_\_\_\_, **Código Brasileiro de Aeronáutica. (CBA)**, Brasília: Senado Federal, 1986.

\_\_\_\_\_, Ministério da Aeronáutica. Centro de Instrução Especializada da Aeronáutica. **Emprego da FAB em Busca e Salvamento**. S.L. 1989 b.

\_\_\_\_\_, Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)> Acesso em: 09 out. 2015.

\_\_\_\_\_, Comando da Aeronáutica, Departamento de Aviação Civil, Subdepartamento Técnico. **Instrução de Aviação Civil Normativa (IAC) n. 3134-0799 - transporte Aéreo Público de Enfermos**. Aprovação em 09 set 1999. Disponível em <<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/iac/IAC3134.pdf>> Acesso em 15 nov 2015.

\_\_\_\_\_, Diário Oficial da União (DOU) n. 144, Seção I, pag. 75 à 79, datado de 29 de Julho de 2003. **Resolução do Conselho Federal de Medicina n. 1671/03**. Datada de 09 de Julho de 2003. Disponível em <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/627087/pg-75-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de29-07-2003/pdfView>> Acesso em 15 nov 2015.

\_\_\_\_\_, Diário Oficial da União (DOU) n. 209, Seção I, pag. 01, datado de 03 de novembro de 1980, **Lei 6.839, datada de 30 out 1980**. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3479055/pg-1-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-03-11-1980/pdfView> Acesso em 15 nov 2015.

FURASTÉ, Pedro Augusto. **Normas Técnicas para o Trabalho Científico: Elaboração e Formatação**. Explicitação das Normas da ABNT. 16<sup>a</sup> ed. Porto Alegre:s.n, 2013.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6<sup>a</sup> ed. São Paulo, Atlas, 2008.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5<sup>a</sup> ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MATO GROSSO, IOMAT. **Decreto 8.304, de 17 de novembro de 2006.** Dispõe sobre a Criação da Coordenadoria Integrada de Operações Aéreas - CIOPAer/MT. Disponível em: <file:///C:/Users/Cesar%20Pm/Downloads/diario\_oficial\_2006-11-17\_completo.pdf> Acesso em: 09 out. 2015.

\_\_\_\_\_, Secretaria de Estado de Segurança Pública. **Portaria nº 063/2012/SESP, de 18 de Maio de 2012.** Disponível em: <<http://www.seguranca.mt.gov.br/ciopaer2.php?IDCategoria=2976>> Acesso em 15 nov 2015.

OLIVEIRA, Thiago Braz de, Pesquisa de campo. **Questão número 6 do questionário aplicado aos pilotos de avião do CIOPAer/MT**, Novembro de 2015.

ROSA, Márcio **Fernandes Elias. Direito Administrativo**, volume 19, 6<sup>a</sup> edição - São Paulo: Saraiva, 2004.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. 23<sup>a</sup> ed. São Paulo: Cortez, 2007.