

COMANDANTE DE AERONAVE NAS POLÍCIAS MILITARES

Antonio Claudio da Cruz¹

Letícia Chun Pei Pan²

RESUMO

Este artigo objetiva abordar as atribuições funcionais de um Comandante de aeronave de Segurança Pública (quando militar estadual), visando à devida regulamentação destas atribuições no Regulamento Interno e dos Serviços Gerais, bem como definir estas funções em relação ao Quadro de Organização dos Oficiais, evitando, assim, antinomias jurídicas, inversões hierárquicas e acidentes aeronáuticos ocasionados por falhas no gerenciamento de cabine. Pretende-se diagnosticar os aspectos relevantes relacionados a possíveis antinomias existentes, desde os Programas de Ascensão de Pilotos, que desconsideram determinadas características essenciais da investidura militar, até a devida regulamentação da função de pilotos na Polícia Militar do Paraná. A metodologia adotada comportou uma pesquisa teórica e documental, visando buscar referenciais teóricos, a que se soma a experiência profissional de caserna e de aviação. A pesquisa apontou para a necessidade de modificações urgentes e sobre o perigo de não implementá-las.

Palavras chave: Comandante. Pilotos. Aeronaves. Plano de Ascensão. Polícia Militar.

Inicialmente, é imperativo esclarecer que, por exegese do ordenamento vigente, a aviação das Polícias Militares do país, não é militar (que é a utilização de aeronaves exclusivamente para fins militares), mas sim, da chamada aviação civil, a qual, por adotar o princípio da liberdade de voo, desde a promulgação da Carta da República de 1988, vem passando por profundas transformações, uma vez que, exige apenas, capacidade aeronáutica para operar.

Tendo isso como norte, por meio da Lei nº 11.182, de 2005, a União criou a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), com a missão de substituir o então Departamento de Aviação Civil (DAC), do Comando da Aeronáutica, na regulação dos serviços aéreos e de infraestrutura aeroportuária.

¹ Capitão da Polícia Militar do Paraná. Bacharel em Direito pela PUCPR, com especialização em Direito Militar e Piloto Comercial de Helicóptero.

² Graduada em Odontologia pela UFPR, Mestre e Doutora em Odontologia pela USP, Oficial do Quadro de Saúde Dentista da PMPR.

Neste contexto, a aviação de Estado, em especial, a da Segurança Pública, que antes era inexpressiva, passou, paulatinamente, a ganhar corpo. Contudo, passou a ser regulada por essa nova Agência de caráter, totalmente, civil.

No entanto, como, no Brasil, a maioria das aeronaves operadas em Segurança Pública são de Polícias e Bombeiros Militares (70%), que, por determinação constitucional, são estruturadas com base na hierarquia e disciplina, mas tem sua aviação disciplinada pelas normas do Direito Aeronáutico, principalmente, suas tripulações, que é formada por militares.

Assim, entende-se que poderá haver conflito de normas quando o Comandante da aeronave for subordinado hierárquico ao militar segundo piloto em comando ou a qualquer outro tripulante.

Isso se dá, porque a progressão na carreira de aviador é totalmente meritocrática, não levando em consideração questões como interstícios e postos militares, ou seja, permite que um militar de hierarquia inferior chegue à posição de Comandante de aeronave antes que outro mais "antigo" ou superior hierárquico.

Neste estudo, não se pretende demonstrar se é competência legal da ANAC em regular a Aviação das Polícias Militares, mas sim, a urgente necessidade de criar e cumprir regras internas, funções militares e quadros de organização de efetivo adequado à investidura dos princípios e fundamentos militares, bem como, estatuir formas de seleção, formação e ascensão a Comandante de aeronave na Polícia Militar.

1 DIREITO CASTRENSE

Direito Militar ou Direito Castrense (do latim) é o ramo do direito público dedicado aos assuntos jurídicos relacionados às Forças Armadas. Sua origem remonta ao direito romano, onde, de fato, foi criado para manter a disciplina nas legiões, ou seja, era o direito aplicado nos acampamentos do Exército Romano.

Este ramo do direito alcança tanto aos militares federais (Exército, Marinha e Aeronáutica), quanto os militares estaduais (Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares).

Neste diapasão, o Direito Militar trata de uma categoria de servidores públicos considerada especial, muito embora possuam direitos e prerrogativas que, na sua maioria, também são assegurados aos demais servidores. Todavia, os militares (estaduais ou federais)

possuem direitos especiais e obrigações próprias de sua atividade, a exemplo, o "*tributus sanguinis*", ou seja, tributo de sangue, que é o juramento de sacrificar a própria vida no cumprimento de sua missão constitucional.

Assim sendo, pode-se afirmar que a finalidade do Direito Militar é a preservação da disciplina, no que diverge do direito comum, que objetiva a ordem social. Sendo por essa especial característica, que o legislador constituinte originário, deu aos militares o direito de serem processados e julgados perante uma justiça especializada, a Justiça Militar da União ou a Justiça Militar dos Estados e Distrito Federal.

2 O COMANDANTE

Ratificando o já dito, o objetivo primário do Direito Militar é a preservação da disciplina, desta forma, faz-se necessário, entender o conceito do termo Comandante, fundamental para o presente estudo, pois não há tropa sem comando, assim, deste a menor fração (esquadra), até uma grande Unidade (região) ou a própria Força, sempre haverá um Comandante, ou seja, aquele a que todos os demais se subordinam disciplinarmente e que é o garante do cumprimento da missão constitucional da Organização Militar.

Comandante é uma terminologia usada nas Forças Armadas, forças de Segurança Pública (Policias e Bombeiros Militares), Marinha Mercante, Aviação Civil e Militar, bem como, em outras organizações para designar uma função de comando ou graduação permanente. Representativa de hierarquia superior, com poder/dever sobre seus subordinados.

Este termo (Comandante), normalmente, designa uma função e, geralmente, a forma de tratamento dada a uma pessoa que exerce o comando de uma Unidade ou subunidade militar e de uma aeronave ou navio, sendo militar ou civil.

2.1 COMANDANTE MILITAR

Somado as funções de gestão dos recursos pessoais e materiais de sua organização, o Comandante, de forma especial, exerce o "*Persecutio Criminis*" Militar (Persecução penal/criminal militar), atividade estatal de apuração de delitos militares extrajudicial, inclusive, com poder de punir.

Como as instituições militares trabalham o tempo todo com hierarquia e disciplina, a autoridade de polícia judiciária militar é o Comandante. Por esta e outras razões, é que o

Comandante está acostumado a liderar, ordenar e fiscalizar. Assim, não seria natural uma orientação/reprimenda de subordinado hierárquico.

2.2 COMANDANTE DE AERONAVE

O termo Comandante vai além da simples forma de tratamento dispensada a um piloto, é o Líder de uma tripulação que, atendendo as exigências legais, exerce o comando de uma aeronave, sendo sua atividade regulada pela Lei 7.565/86:

[...] designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem. Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, [...]

Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

§ 1º O Comandante será também responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal, desde que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.

§ 2º Os demais membros da tripulação ficam subordinados, técnica e disciplinarmente, ao Comandante da aeronave. [...]

Dentre as responsabilidades, destacam-se as elencadas no parágrafo 2º, do artigo 166, que é: zelar pela disciplina e pelo tecnicismo. Norma fundamental, em especial, na aviação de Segurança Pública.

Sem disciplina, onde ninguém manda em ninguém, ninguém obedece ninguém e ninguém sabe nada de coisa nenhuma. Nada funciona.

O parágrafo acima traz a importância da hierarquia e disciplina na aviação e, o CRM (*Customer Relationship Management* - Gerenciamento dos Recursos), atribui ao Comandante da aeronave ser o grande Líder desse processo.

No entanto, como em exegese de corrente majoritária, há na aviação de Segurança Pública, a obrigatoriedade de ter-se primeiro e segundo piloto em comando. A previsão para dois pilotos consta no item 91.957, da Subparte K, do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica, de número 91, com vistas a garantir a segurança necessária às operações, em que, um piloto fica orientado a operação desenvolvida e, o outro piloto, concentra-se nas questões de vôo, além da própria substituição do Comandante em casos de emergência:

91.957 - TRIPULAÇÕES [As tripulações de aeronaves exclusivamente destinadas à realização de operações aéreas de segurança pública e/ou de defesa civil devem

pertencer ao efetivo do Órgão. Nas situações excepcionais onde o efetivo de tripulantes venha a ser composto por pessoas colocadas à sua disposição por outros Órgãos, tais pessoas devem ser subordinadas operacionalmente ao Órgão que opera as aeronaves. Devem ser obedecidos, ainda, os seguintes itens:

(a) O piloto em comando da aeronave deve possuir, no mínimo, licença de piloto comercial (PC ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera.

(b) O piloto segundo em comando deve possuir, no mínimo, licença de piloto comercial (PCA ou PCH) e certificado de habilitação técnica para o tipo ou classe da aeronave que opera. A exigência do CHT pode ser dispensada quando o Comandante da aeronave possuir habilitação de INVH, INVA, PLA ou PLH, conforme item 61.95 da RBHA 61;

Destarte, não pode um ente da federação ou um operador da aviação de Segurança Pública decidir diferente, uma vez que, a Constituição Federal, assim exorta:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I – direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, **aeronáutico**, espacial e do trabalho; [...]

Extrai-se desse artigo, que a aviação é um assunto federal, não podendo os Estados e Municípios legislar sobre direito aeronáutico, sequer concorrente ou supletivamente.

Neste diapasão, pode-se afirmar que, apesar de estar inserida na aviação civil, a aviação de Segurança Pública, surge como um novo ramo. A problemática está na liberdade de interpretação da norma, uma vez que os operadores têm regulado o emprego de suas aeronaves, erroneamente, por meio de Planos de Ascensão de Pilotos e Manuais de Gerenciamento de Segurança Operacional, designando, às vezes, militar de posto inferior como Comandante de aeronave.

3 REGULAÇÃO DA AVIAÇÃO DE SEGURANÇA PÚBLICA

No Brasil, a profissão de Aeronauta é regulamentada pela Lei 7.183, de 1984. Lei que define quais são os profissionais designados como aeronautas. Todavia, o objetivo do legislador foi regular uma profissão, com normas que definem os principais direitos e limites a serem respeitados, tanto pelos profissionais assim designados, quanto por seus empregadores.

Por outro lado, a profissão militar é regulada pela Carta da República, assim, a Lei 7.183/84, só deverá ser aplicada supletiva e subsidiariamente.

A fim de regular a responsabilidade civil na aviação e a descrição das funções dos aeronautas, foi promulgada a Lei 7.565, em 1986, conhecida como o Código Brasileiro de Aeronáutica.

Assim, entende-se por Aeronauta o profissional responsável por conduzir as atividades de bordo das aeronaves civis (nacionais ou estrangeiras). Desta forma, inclui aquele que exerce a autoridade de comandar e pilotar (o Comandante), que é o responsável pela operação e segurança da tripulação.

Ao Comandante de aeronave, líder que os demais tripulantes se subordinam disciplinar e tecnicamente, é essencial que tenha habilidades para trabalhar em equipe e capacidade para lidar com situações que dele exijam ações rápidas e imediatas.

Frente a isto e somado a exigência de haver dois pilotos em aeronaves de Segurança Pública, poderá ocorrer uma inversão hierárquica, pois, como dito no parágrafo anterior, toda a tripulação se subordina técnica e disciplinarmente ao Comandante da aeronave.

Mas, se o Comandante de uma tripulação composta por militares, não for o mais antigo, sua autoridade é, de pronto, extinta pela Carta da República de 88.

Porém, o Estado Brasileiro, objetivando um novo modelo de regulação de suas atividades econômicas, implantou na segunda metade dos anos 90, importantes modificações, separando a formulação de política pública da regulação da atividade, a qual passa a ser exercida por agências com autonomia e independência.

Neste diapasão, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) pela Lei nº 11.182, de 2005. Agência essa, que substituiu o Departamento de Aviação Civil (DAC), como autoridade de aviação civil e regulador da atividade no país.

A ANAC é uma autarquia especial e está vinculada à Secretaria de Aviação Civil, da Presidência da República. Sendo sua atribuição regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, seguindo as orientações, diretrizes e políticas estabelecidas pelo governo federal.

Na sua atribuição de regulação técnica, a ANAC exige que se cumpram rígidos requisitos de segurança e treinamento. Isto engloba todas as operações aéreas, inclusive, as de Segurança Pública, que hoje, está no Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 91.

Fato é que, a ANAC e o DECEA regulam a atividade aérea por meio de instrumentos normativos não primários, aprovados por Portaria; sendo que, para a normatização da

atividade de Segurança Pública, executada pela União, Estados e Distrito Federal, que deveria ser por Lei, têm sido utilizados aqueles instrumentos de menor eficácia.

Por outro lado, com a criação da Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP), alguns estudos para a uniformização e regulação do serviço aero-policial no Brasil, foram iniciados.

Neste intuito, foram criados cursos, catalogação de organizações policiais e bombeiros que operam na aviação, com o objetivo de mobilizar para missões como: grandes eventos (Jogos Pan-Americanos, Copa da FIFA e Olimpíadas), defesa civil (enchentes nos Estados de Santa Catarina e Rio de Janeiro) e Segurança Pública (crise em Maceió/AL).

Mais tarde, culminou-se na criação da Comissão de Aviação de Segurança Pública e, recentemente, do Conselho Nacional de Aviação de Segurança Pública, ainda, com objetivos de unificar técnicas e procedimentos.

Destarte a tudo isso, a Aviação de Segurança Pública continua a ser regulada pelo Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 91:

91.953 - CONCEITUAÇÃO

Para os propósitos deste regulamento:

["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.

"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.

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.

Para simplificação do texto desta subparte, o termo "Órgão" engloba os Órgãos de segurança pública e/ou de defesa civil. (Port. 697/DGAC, 25/10/99; DOU 224, de 24/11/99) (Port. 899/DGAC, 01/09/05; DOU 172, 06/09/05)

Porém, a comunidade que compõe a Aviação de Segurança Pública do país, por meio da Anac, tem diligenciado para a criação de um Regulamento Brasileiro de Aviação Civil próprio, que segundo a agência, será o RBAC nº 90.

No entanto, será, uma vez mais, um remédio paliativo, pois será regulado por instrumento não primário, aprovado por Portaria, o que deveria ser por Lei.

4 AVIAÇÃO NAS ORGANIZAÇÕES DE SEGURANÇA PÚBLICA

Relembra-se aqui, que apesar de citar Segurança Pública, o estudo foca-se nas Polícias e Bombeiros Militares, bem como, seus Programas para Ingresso e Ascensão Técnica de Pilotos para Ascensão a Comando de Aeronaves.

Os citados programas de ascensão, quase que na totalidade das Unidades da Federação, permitem que Oficiais mais antigos, do que os que já estão na escala de vôo, ingressem nele. E, uma vez que, a ascensão a comando de aeronave é cronológica e meritória, diferem das promoções militares que necessitam de abertura de vaga. Somado ao fato de se ter Oficiais de quadros distintos e uns com promoções mais céleres que outros, inevitavelmente, terão comandantes de aeronave que serão disciplinarmente subordinados ao segundo piloto em comando, colocando em cheque o CRM (Corporate Resource Management), ou seja, o Gerenciamento de Recursos Corporativos de cabine.

Nem se considera neste estudo, Estados da União que têm em seu efetivo Praças que exercem a função de Comandante e Oficiais como tripulante operacionais, por entender que ferem os preceitos constitucionais.

Não ser o Comandante o militar mais antigo, ter-se-ia uma verdadeira antinomia jurídica.

Em determinado Estado, o segundo piloto em comando (copiloto), que era superior hierárquico e chefe militar imediato do primeiro piloto em comando (Comandante), executa manobras perigosas, no entanto, o Comandante (subordinado) não o impediu e resultou em acidente grave, onde sargento que fazia uma manobra de rapel, quase veio a óbito.

O iluminado jurista alemão, Doutor Claus Roxin, na teoria do domínio do fato em virtude dos aparatos organizados de poder, dá uma luz para a solução. Teoria utilizada pela primeira vez no Tribunal de Nuremberg, para defender agente nazista, esclarece que, quem manda está acostumado a mandar e que, quem obedece está acostumado a obedecer, ou seja, uma ordem de militar superior, às vezes, é cumprida de imediato, sem haver tempo de raciocinar sobre ela. Desta forma, no caso supracitado, não existiu CRM e foi um largo passo para o acidente aeronáutico. Uma vez mais, essa inversão de hierarquia (Comandante mais moderno que segundo piloto em comando), coloca em rota de colisão as normas aeronáuticas e militares. Ratificando, assim, as estatísticas, de que, 70% dos acidentes, estão relacionados ao CRM.

5 A ANTINOMIA JURÍDICA

Em corrente dominante, pode-se afirmar que há três critérios básicos para a solução de antinomias, a saber:

a) Critério Cronológico: prevalece a norma posterior. Em havendo antinomia entre duas normas criadas ou vigoradas em dois momentos cronológicos distintos, segue-se o princípio "*lex posterior derogat legi priori*", ou seja, lei posterior derroga leis anteriores.

b) Critério Hierárquico: ocorrendo antinomia, a norma de *status* hierárquico superior, deve prevalecer "*lex superior derogat legi inferiori*". Exemplo: normas constitucionais são superiores a leis ordinárias, que, por sua vez, são superiores a decretos e assim segue.

c) Critério Específico: este se baseia na supremacia relativa a uma antinomia de normas mais específicas ao caso em questão "*lex specialis derogat legi generali*". Mesmo havendo pequeno grau de subjetividade, sempre é possível, no caso concreto, afirmar qual é mais específica.

Destarte, pode-se afirmar que em ocorrendo o conflito entre uma norma militar e outra aeronauta, envolvendo dois militares, prevalecerá a militar. No critério hierárquico, os militares são regulados pela Carta da República; no critério específico, será militar com militar, inclusive, com justiça especializada. Tanto, que os militares federais aeronautas, não estão sob a égide do Código Brasileiro de Aeronáutica.

5.1 A IMPROVISAZÃO COMO CONSEQUÊNCIA DA ANTINOMIA

A aviação é o meio de transporte mais seguro (do mundo), porque não prescinde de profissionalização, disciplina e, principalmente, hierarquia. Essa última, tanto na aviação militar, como na civil, é a espinha dorsal do sistema.

O governo federal, na ânsia de tirar das mãos do militares a regulação da aviação civil, criou a ANAC e quase acabou com a hierarquia. Todavia, este atropelo total, vitima todos os usuários do sistema, seja, aeronauta ou consumidor.

Neste diapasão, denota-se que a aviação de Segurança Pública, por ainda não ser regulada por um instrumento normativo primário (Lei), demonstra a necessidade da devida

regulamentação. Regulamentação esta que, visa impor normas que impeçam o improvisado, que impossibilitem a aplicação de aeronaves não aptas à missão, e que não permitam eventuais ingerências políticas que comprometam o ordenamento jurídico pátrio, permitindo antinomias.

6 DISCUSSÃO

Contudo, atendo-se, especificamente ao caso dos militares estaduais, a solução passa pela normatização interna. Primeiro, que, para o ingresso de aeronautas nas Unidades de Operações Aéreas, se dê por concursos internos.

Com isso, atenderia a princípio constitucional e evitaria antinomias jurídicas, no entanto, só isso não bastaria.

É necessário ainda, constar no Regulamento Interno dos Serviços Gerais (RISG), as funções de Comandante de Aeronave e de Segundo Piloto em Comando, sendo aquele, o responsável técnico e disciplinar por toda a tripulação e este, pela coordenação das operações aéreas, porém ambos pilotos.

Ainda se faz necessário, definir em quadro de organização (QO), a função de piloto é de Oficial, sendo, função de Capitão Comandante de aeronave (primeiro piloto em comando) e de 1º Tenente a função de segundo piloto em comando e coordenador das operações aéreas.

Desta forma, seria realizada a seleção e formação do Oficial, ainda como segundo-tenente, ganharia experiência como segundo piloto em comando enquanto primeiro-tenente e, só passaria a concorrer à escala de Comandante de aeronave, quando Capitão.

Desta forma, também, se resolveria outro problema que acomete as Unidades de aviação de Segurança Pública. O grande número de Oficiais Superiores que concorrem à escala de pilotos. Frente aos princípios da administração pública, em especial, o da economicidade, não se justifica as Corporações investirem tanto (dinheiro e tempo), para que o homem que deveria estar gerenciando uma Unidade operacional, com mais de quinhentas pessoas sob seu comando, às vezes, tenha como única função pilotar um helicóptero ou avião de Segurança Pública.

Certo é que, as Unidades de Operações Aéreas, também são Organizações militares e necessitam de Oficiais Superiores para o seu gerenciamento, mas não concorrendo, apenas, às escalas diárias de voo.

Claro que a vasta experiência de vôo de um Oficial Superior não pode ser desperdiçada, bem como, nos raros casos em que pilotos já formados ingressam nas Corporações. Contudo, estas experiências devem ser aproveitadas como instrutores de vôo, Chefes de Operações e de Manutenção Aeronáutica, Segurança de vôo e tantas outras atividades que exigem conhecimento aeronáutico em uma Unidade de aviação.

Óbvio, também é, que, assim como ocorre em uma Companhia, quando não se tem Oficial intermediário para comandá-la e um Oficial subalterno, que, normalmente, comanda pelotão, responde pela função, também poderá ocorrer na aviação de segurança pública. Ou seja, um tenente respondendo pela função de comandante de aeronave.

O erro poderá, contudo, ocorrer na composição da tripulação, pois o Comandante, como já esclarecido, deve ser a mais alta autoridade na aeronave, o segundo piloto em comando, coordenará as operações, função que se assemelha a do Oficial coordenado do policiamento da Unidade – CPU. Assim sendo, são funções típicas de Oficial.

7 CONCLUSÃO

Frente a toda à discussão mencionada acima, torna-se fundamental a aplicação imediata de medidas regulamentadoras que observem as particularidades da Aviação de Segurança Pública, principalmente, quanto à tripulação for constituída por militares.

A atividade aérea de Segurança Pública deve ser regulada por meio de instrumentos normativos primários e não por Portarias, como vem ocorrendo. Destarte, se aplicado corretamente recursos administrativos, ou seja, é imperativa a regulação da atividade aérea por Postos e Graduações, a normatização e publicação dos meios de seleção, formação e ingresso na escala de pilotos da Corporação, bem como, do Programa de Ascensão a Comandante de aeronave, tudo, a fim de evitar inversões hierárquicas, nocivas à disciplina.

Esse sistema deve, ainda, enfatizar a preparação e avaliação constante do Oficial em todas as fases de sua carreira na aviação (meritocrático), combatendo o imobilismo e a acomodação, defeitos fatais neste mundo, contudo, não pode violar os pilares das organizações militares - Hierarquia e Disciplina.

Por fim, identificou-se que essas mudanças são necessárias para que a aviação nas Polícias Militares, realmente, sobreviva dentro de suas atribuições e respeito ao ordenamento jurídico pátrio e internacional, em especial, o Direito Militar e a Lei do Aeronauta.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Luis Ivani de Amorim, **Curso de Direito Aeronáutico**. Rio de Janeiro: Forense, 1998.

ASSIS, Jorge César de. **Curso de Direito Disciplinar Militar: da simples transgressão ao Processo Administrativo**. 3 ed. rev. atual. Curitiba: Juruá, 2012.

ASSIS, Jorge César de. **Direito militar: aspectos penais, processuais e administrativos**. 2 ed. Curitiba: Juruá, 2007.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, 1988.

BRASIL. Decreto-lei n. 1.001 de 21 de outubro de 1969. Código Penal Militar.

BRASIL. Decreto-Lei n. 1.002 de 21 de outubro de 1969. Código de Processo Penal Militar. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del1002.htm

BRASIL. Lei n. 6.880 de 09 de dezembro de 1980. Dispõe sobre o Estatuto dos Militares. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6880.htm

BRASIL. Lei n. 7.565 de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565.htm

BRASIL. Lei n. 7.183 de 05 de abril de 1984. Regula o exercício da profissão de aeronauta e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L7183.htm

BRASIL. ANAC, regulamentos, licenças, certificados, disponível em: <http://www2.anac.gov.br/estatistica/estat26.asp>. Acesso em 23/12/2015, às 11h.

CANOTILHO, J.J. Gomes. **Direito constitucional**. Coimbra: Almedina, 1993.

CRETELLA JUNIOR, José. **Comentários à Constituição brasileira de 1988**. Rio de Janeiro, Forense Universitária, 1989, v. 1.

CRETELLA JUNIOR, José. **Direito Administrativo brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

DE ALMEIDA, José Gabriel Assis, **Jurisprudência Brasileira Sobre Transporte Aéreo**. Rio de Janeiro: Renovar, 2000.

FILHO, Claudio Candiota. **A ANAC Jamais Regulou ou Exerceu a sua Função**. Disponível em: http://www.conjur.com.br/2006-dez-10/anac_jamais_regulou_ou_exerceu_funcao. Acessado em: 17/12/2015.

FREITAS, Paulo Henrique De Souza, **Responsabilidade Civil no Direito Aeronáutico**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2003.

LAZZARINI, Álvaro. **Estudos de Direito Administrativo**. 2 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 17 ed. São Paulo: Malheiros, 2006.

MONREAL, Eduardo Novoa. **Fundamentos de los Delitos de Omisión**. Buenos Aires: Depalma, 1984.

PACHECO, José da Silva. **Comentários ao Código Brasileiro de Aeronáutica**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2006.