

Ainda o caso SATA

1. Está a fazer um ano que o Tribunal da Relação de Lisboa apreciou um recurso apresentado por um casal de pilotos da SATA que foram impedidos de voar em conjunto – um como comandante e o outro como oficial piloto (ac. de 14 de setembro de 2016, proc. 13665/14.T8LSB.LI-4¹).

O acórdão foi objeto de uma anotação feita por João Leal Amado².

2. Sintetizando muito: em 02/03/2013, os autores tripulavam juntos uma aeronave que, no momento da aterragem, tocou com a cauda na pista, sofreu danos estruturais e esteve em reparação durante três meses; no âmbito do inquérito interno, verificou-se que o gravador de voz da aeronave foi deixado em funcionamento – contrariando culposamente, segundo empresa, o Regulamento europeu n.º 859/2008 – o que determinou que os últimos trinta minutos de gravação das conversações de voo antes da aterragem tenham sido perdidas; ainda segundo a empresa, esta perda parcial da gravação impediu a investigação de saber qual dos pilotos se encontrava a tripular a aeronave no momento do acidente.

Mais tarde, em 30/05/2013, os dois pilotos casados apresentaram-se no aeroporto de Lisboa para realizar o serviço de voo S4 851 LIS/SSA, para o qual ambos se encontravam escalados, com partida de Lisboa e destino a São Salvador; mas foram impedidos pela empresa de realizar o voo referido, conjuntamente; os pilotos foram então informados pelo funcionário do Controlo de Tripulação, de que não podiam voar juntos e que um deles teria que ir para casa.

Na sequência da averiguação ao acidente, a empresa emitiu uma instrução para o serviço de escala relativa à composição de tripulações no sentido de acautelar uma efetiva rotatividade de tripulações e proibindo a coabitação no *cockpit*, em funções técnicas, de membros da mesma família (cônjuges, pais, filhos e irmãos), exceto se autorizados pelo “*accountable manager*” por questões operacionais.

Os pilotos casados recorreram à justiça alegando que foram discriminados relativamente aos outros pilotos; que sofreram a humilhação resultante da ordem recebida e da regra emitida; e que a norma interna impede que voem juntos e

¹ <http://www.dgsi.pt/jtrl.nsf/33182fc732316039802565fa00497eec/0a77b4f0b5dfccad8025804200371c2b?OpenDocument>

² Na Revista de Legislação e Jurisprudência, ano 146.º, n.º 4002, jan-fev, 2017, p. 213-8.

tenham folgas juntos, prejudicando a conciliação entre a vida profissional e a vida familiar.

3. A 1.^a instância e o Tribunal da Relação deram razão à empresa, admitindo que a norma interna perturbava a conciliação entre a vida profissional e a vida familiar, mas alegaram que o valor primacial da segurança aeronáutica justificava a deliberação.

A Relação de Lisboa também disse que a norma interna não visava apenas o casal de autores, mas sim todos os que se viessem a encontrar em qualquer das relações jurídico-familiares consideradas – o que afastava o carácter discriminatório, contra os dois pilotos, da norma emitida.

4. A anotação de João Leal Amado aceita que o valor da segurança – tal como a entenderam e defenderam os profissionais da empresa – deve ser respeitado, tendo em conta a natureza do setor da aviação – “sensível, muito sensível, ultrasensível”.

Mas o autor não deixa de manifestar *dúvidas* sobre várias passagens do acórdão.

Assim – muito justificadamente – mostra que a norma interna que está em causa é mesmo discriminatória justamente porque se aplica a categorias de pessoas – a todas as que vierem a pertencer à empresa e se encontrem ligadas pelos vínculos familiares mencionados. Como foi sempre o caso das normas que discriminaram pela cor, pela religião ou pela raça, etc.

Por outro lado, o autor também fez notar que as razões de segurança que, segundo a empresa, deviam afastar do *cockpit* os familiares visados pela norma interna, também deviam abranger outras categorias de pessoas que a norma não considerava: amigos íntimos, inimigos figadais, divorciados, namorados ou amantes, a que eu posso acrescentar os que vivem em condições análogas às dos cônjuges (união de facto) ou os que vivem em economia comum.

5. Também eu poderia aceitar bem a deliberação da empresa no sentido de impedir a operação simultânea dos dois pilotos envolvidos neste caso, em homenagem às exigências prioritárias de segurança no setor da aeronáutica. Mas *não me parece que a fundamentação usada tenha sido a melhor.*

5.1 Não me parece suficiente – para justificar a proibição emitida – dizer, lhanamente, que “o plano conceptual de voo, no actual modelo de composição de tripulações “*two men crew*”, assenta numa *relação hierárquica vertical, que pode ser*

posta em causa nas situações em que à relação profissional acresce uma vinculação de natureza pessoal, subjacente à relação de filiação ou matrimonial”; nem me parece suficiente dizer que “as regras da experiência comum permitem reconhecer que o tipo de relacionamento existente entre membros do mesmo agregado familiar, designadamente cônjuges, pode mais facilmente abrir brechas na relação hierárquica vertical que caracteriza o modelo de composição de tripulações”.

Nem estas afirmações do Tribunal da Relação de Lisboa podem ser acompanhadas pelo conforto trazido pelo meu colega e amigo João Leal Amado: “e, já o sabemos, entre dois cônjuges não há hierarquia, o relacionamento não deve ser marcado pela autoridade, mas sim pela paridade, não deve ser vertical, mas sim horizontal...”.

Na verdade, a igualdade jurídica dos cônjuges foi uma conquista demorada e tem hoje assento na constituição da república e no código civil. Porém, não pode esquecer-se a distinção entre o que é a condição de cônjuge e o âmbito da vida conjugal, por um lado, e o que é a vida particular de cada um, que escapa às regras do casamento. O art. 1671.º CCiv exprime a ideia da paridade, mas referida ao âmbito do casamento e da “vida em comum”; deixa de fora a vida extraconjugal das pessoas casadas. Por isto foi possível afirmar:

“... deve ter-se presente que a lei apenas obriga os cônjuges a acordar sobre a orientação da *vida em comum*. Caberão aqui, designadamente, a repartição dos recursos e o trem de vida (gastamos tudo ou poupamos para comprar uma casa?), o planeamento familiar (quantos filhos vamos ter, e quando?), a repartição de funções ou tarefas (trabalhamos os dois fora de casa ou só um, ficando o outro com o governo doméstico e a criação dos filhos?), a residência da família (vivemos com os pais ou sogros ou montamos casa, e, neste caso, em que terra e local?), etc. Mas fica de fora a vida pessoal, a vida privada do marido e da mulher. Pode assim cada um dos cônjuges, sem ter de ouvir o outro, vestir-se ou pentear-se como quiser, escolher os seus amigos, professar a religião que entender e mudar de religião de acordo com as suas convicções, ser militante ou simpatizante do partido político, do sindicato, da associação cívica ou do clube de futebol da sua preferência, etc.”³.

E esta autonomia individual de cada cônjuge permite defender que:

³ Francisco Pereira COELHO; Guilherme de OLIVEIRA, *Curso de Direito da Família*, vol. I, 5.ª ed., e-book, Coimbra, Imprensa da Universidade, 2016, p. 400-1, acessível em <http://www.centrodedireitodafamilia.org/Curso-de-Direito-da-Fam%C3%ADlia-Volume-I-Introdução-Direito-Matrimonial>

“Os progressos sociais e legais conduziram os sistemas para a igualdade jurídica dos cônjuges. E também esta ideia pode suscitar resistência à situação em que um dos cônjuges fica colocado numa posição de subordinação relativamente ao outro – como é característico de uma relação laboral.

A tendência vai no sentido da autonomia negocial dos cônjuges e, portanto, vai no sentido da aceitação de todos os contratos entre eles. O problema da contradição entre a regra da igualdade dos cônjuges e a regra da subordinação laboral só pode resolver-se através da distinção entre o que é a vida familiar, estatuto conjugal, e o que é relação laboral. E se esta distinção não for sempre fácil, pode dizer-se que mais difícil ainda é a consagrada distinção entre a vida particular de cada cônjuge e a vida em comum, que tem um relevo fundamental para delimitar o âmbito da autonomia privada e da direção conjunta da vida familiar (art. 1671.º, n.º 2).

Supõe-se que a subordinação laboral não diminui a dignidade e o estatuto conjugal do subordinado; e supõe-se também que a prestação laboral não se confunde com o desempenho das tarefas domésticas habituais – caso contrário a relação de trabalho não teria especificidade. Parece, portanto, legítima a constituição de uma relação de trabalho subordinado entre cônjuges⁴”.

O contrato de trabalho entre cônjuges é, pois, compatível com o seu estatuto de igualdade conjugal e deve ser lícito⁵.

Então, mais depressa se pode aceitar que dois cônjuges desempenhem papéis profissionais como comandante e oficial piloto de uma aeronave, ao serviço de um patrão. A prática de uma relação hierárquica funcional, de natureza marcadamente vertical, cabe naturalmente na formação técnica que os pilotos adquirem; reservando a prática da relação conjugal horizontal para fora das horas de serviço⁶.

5.2 A afirmação genérica de que a proximidade resultante dos vínculos familiares, designadamente do casamento, pode pôr em causa a indispensável relação vertical e, por esta via, a segurança do voo, assume que existe uma espécie de *presunção de indisciplina e de perigo associada aos cônjuges*, que se devem

⁴ *Ob.cit.*, p. 548-9.

⁵ A dificuldade técnica apenas será trazida pelo regime de bens que, se for de comunhão, coloca problemas quanto à natureza da retribuição, tendo em conta os diversos patrimónios cfr. *ob cit*, p. 549

⁶ Note-se que a inclusão dos pais e filhos ainda parece mais arbitrária, sendo certo que a tradicional relação foi claramente vertical, durante muitos anos.

considerar pouco fiáveis para o desempenho de tarefas sensíveis, em conjunto, como a tripulação de uma aeronave.

Poderá responder-se que o verdadeiro perigo está na “familiaridade e proximidade social”. Mas esta afirmação demasiado vaga acaba por não ser operativa: na verdade, não se consegue explicitar com o rigor necessário os vínculos que são considerados críticos, e esta tarefa acaba inevitavelmente por omitir outros laços semelhantes que deviam ter sido incluídos, como João Leal Amado já referiu⁷.

Por outro lado, qualquer tipo de proximidade que de alguma maneira possa fragilizar as operações técnicas pode bem ser considerada no treino dos pilotos.

E ainda deve acrescentar-se que a proximidade entre cônjuges ou outros familiares próximos nunca preocupou a empresa nos momentos em que permitiu as trocas entre pilotos – cfr., adiante, o ponto 6.1

5.3 A prova de que não tem sentido formular uma proibição genérica – uma presunção de indisciplina e de perigo associada a certos vínculos familiares – está no *procedimento excepcional de autorização* para os familiares voarem juntos, que será da competência do *accountable manager*. De facto, pode perguntar-se: se a mera relação familiar próxima suscita perigo para a navegação aérea ao ponto de gerar uma proibição genérica de voar em conjunto, como é possível que o *accountable manager* possa levantar a proibição por razões operacionais? Excepcionalmente, por razões operacionais, dois cônjuges podem pilotar juntos? Isto é, excepcionalmente, pode-se voar em condições de perigo? Ou pretende dizer-se que, em alguns casos, os vínculos familiares não suscitam reservas quanto à segurança? E como se determinam estes casos?

6. Para poder aceitar bem a deliberação da empresa no sentido de impedir a operação simultânea dos dois pilotos envolvidos neste caso, em homenagem às exigências prioritárias de segurança no setor da aeronáutica, eu esperaria uma fundamentação melhor: de facto, tratando-se de impor aos dois pilotos casados a proibição de voar em conjunto – com violação do direito constitucional da igualdade entre todos os pilotos, e com violação do direito à conciliação entre a

⁷ Se porventura nos lembrarmos de hipóteses em que a lei afasta o trabalho em conjunto de pessoas que vivem em proximidade ditada pelo parentesco – cfr., p. ex., os arts. 115 e seguintes do código de processo civil – deve notar-se de que não há qualquer analogia com o caso que aqui se discute: aquelas normas visam estabelecer “garantias de imparcialidade” dos tribunais, condições para juízos livres e independência das decisões, enquanto a segurança da aeronáutica se atinge através de uma atuação conforme com protocolos rígidos e uma subordinação hierárquica sem falhas.

vida profissional e da vida familiar – julgo que *teria sido bem melhor* ter aplicado a proibição de *um modo mais adequado e proporcional* relativamente ao fim em vista.

6.1 Primeiro, seria de esperar que a empresa tivesse sido a primeira a preocupar-se com as desvantagens de *permitir o abuso* das “trocas de escalas” que se pensa que pode viciar a “clara e rigorosa distribuição de tarefas”; e tivesse sido a primeira a garantir a “efetiva rotatividade das tripulações” que promove as melhores práticas (ponto 47 da matéria de facto). Na verdade, não foi isso que aconteceu já que, “No ano que antecedeu o acidente, os Autores efectuaram um número não concretamente apurado de voos em conjunto, mas que se aproximou dos 85% dos voos por eles realizados...”(ponto 37 da matéria de facto), o que só podia acontecer com a anuência da empresa.

6.2 Segundo, parece que o acidente ocorrido em 2 de março de 2013, e as conclusões dos processos de averiguação, *teriam proporcionado à empresa a oportunidade de se focar na prestação laboral dos dois pilotos casados.*

a) De facto, segundo a contestação da empresa, na 1.^a instância, os dois pilotos deixaram *culposamente* o gravador de voz ligado, depois da aterragem, em violação do Regulamento Europeu EU-OPS n.º 859/2008, o que teve por consequência que se tivesse perdido o registo dos últimos trinta minutos das conversações antes da aterragem. Esta facto terá determinado que a empresa não conseguiu saber qual dos dois pilotos tripulava a aeronave no momento do acidente.

b) A mesma verificação de que o gravador permaneceu ligado (sem referência à eventual culpa dos pilotos) resulta do Relatório final aprovado pelo diretor do *Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves* (Álvaro Neves), em 29 dezembro 2014, publicado e aprovado de acordo com o Decreto-lei 318/99, de 11 de agosto: “O CVR era um modelo Fairchild A 100 A, P/N 93-A 100-80 que foi deixado em funcionamento após a chegada e as gravações do voo foram perdidas. Só estavam disponíveis as conversas da tripulação pós-voo e do pessoal de terra, que não eram relevantes para a investigação. Sempre que um gravador de voz da cabine (CVR) não é colocado em segurança após a ocorrência, as informações relevantes para uma investigação estão perdidas e a identificação de deficiências de segurança e do desenvolvimento de mensagens de segurança estão impedidos (p. 36).

Acresce que, segundo o GPIAA: “Numa primeira entrevista realizada pelo investigador anterior ambos os membros da tripulação de voo afirmaram que o comandante *tinha assumido o controlo* da aeronave logo após o primeiro ressalto numa tentativa de corrigir o perfil, segurando o nariz para cima, a fim de evitar um contacto da roda do nariz firme. *Esta versão do evento foi desmentida numa entrevista posterior*, realizada pela equipa de investigação atual com ambos os pilotos a afirmar que o comandante CMI era o piloto a voar (PF) desde o momento de desligar os APs”.

E ainda: “Embora a presente equipa de investigação tenha sido incapaz de confirmar se as condições de vento, durante a aproximação, estavam dentro dos limites (como mencionado antes, o CVR gravou conversas depois do voo, e não há comunicações disponíveis com o ATC de Ponta Delgada)”.

c) Por fim, a *causa primária do acidente*, segundo o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves foi: “O *handling* inadequado na recuperação de um ressalto na aterragem (desvio das técnicas de pilotagem recomendadas)”(p. 64). O que, evidentemente, só pode ser imputado aos pilotos.

6.3 Terceiro, se a empresa tivesse podido focar-se na prestação dos pilotos casados, se tivesse podido identificar certas deficiências técnicas e/ou comportamentais, *teria podido recomendar medidas conformes com as necessidades de aperfeiçoamento daqueles pilotos concretos*. Deste modo, teria podido impor-lhes formação suplementar e teria podido obrigá-los a seguir a prática geral que manda constituir as equipas de forma aleatória, de modo a assegurar a rotatividade dos pilotos que evite práticas rotinadas que possam interferir com as regras de segurança (cfr. os pontos 38 e 39 da matéria de facto). Teria podido, desta maneira ou equivalente, repor as condições de segurança que porventura terão sido fragilizadas.

6.4 Quarto, julgo que se tivesse podido seguir um caminho individualizado parecido com este, *teria evitado recorrer à emissão de uma proibição genérica* que é discriminatória relativamente a várias categorias de pessoas, que tem uma fundamentação duvidosa, que abrange potencialmente demasiadas pessoas e deixa de abranger outras que, pelas mesmas razões alegadas, deviam lá caber. E que, salvo erro, não tem qualquer tradução nos regulamentos nacionais ou internacionais da aeronáutica⁸.

⁸ “Questionada agora sobre o assunto pelo PÚBLICO, a ANAC admite não existir, nem na legislação nacional nem na internacional, nenhuma proibição de familiares próximos pilotarem o mesmo voo” – cfr. <https://www.publico.pt/2016/10/24/sociedade/noticia/marido-e-mulher-proibidos-de-partilhar-cockpit>

7. *Em conclusão*, embora eu admita que pode ter havido razões para apreciar a prestação dos dois pilotos casados, e para intervir sobre esta prestação, creio que teria sido melhor que a empresa tivesse seguido um caminho mais adequado e menos desproporcionado no que respeita à compressão do direito fundamental à não discriminação entre pilotos, e ao direito fundamental à conciliação entre a vida profissional e a vida familiar.

Porém, tal como as coisas decorreram e chegaram aos tribunais, as instâncias tiveram de se submeter aos imperativos absolutos da segurança, e porventura ditaram o mal menor; mas, ao coonestarem a posição da empresa – e a norma interna que ela emitiu – foram forçadas a adotar uma fundamentação que padece das fragilidades do procedimento seguido e da própria norma emitida.

Guilherme de Oliveira
3 de setembro de 2017

1748420.