Egrégio Tribunal de Ética e Disciplina da Ordem dos Advogados do Brasil – Secção de São Paulo
Terceira Turma Disciplinar – TED III

[RA349073094BR ECT 72907410 ACF USP]

TED III-09/10560-EMS
PD. 03 R764/09 (5003/08)
Sala de audiência

CARLOS PERIN FILHO – www.carlosperinfilho.net - (sinta-se livre para navegar), nos autos do procedimento disciplinar em epígrafe, venho, respeitosamente, à presença deste Egrégio Tribunal, em atenção à notificação pessoal de 23.06.2009 (recebida em 29.06.2009, cópia anexa, documento 0), expor e requerer o que segue:

Conforme já articulado na petição de esclarecimentos preliminares, por Carta A R RO230471715BR Ag 72300507 16/01/2009, lembro que presente procedimento administrativo ético e disciplinar foi instaurado por Ofício nº 481/2008 do Juízo da Oitava Vara Federal Cível da Seção Judiciária desta Capital, noticiando decisão que arquivou minha petição na Ação Civil Pública de autos nº 2007.61.00.021292-8 em função de aparente suspensão do exercício profissional.

Esta é mais uma oportunidade de lembrar que meu *inclemente* nome é CARLOS PERIN FILHO (não aquele constante da carta supra referida) por razões públicas e notórias já participadas a este Egrégio Tribunal por ocasião da Ação

Popular do Direito ao Nome combinadas com o Acordo Ortográfico em vigor nesta *res publica* e objeto de pedido ao Departamento de Cadastro efetivado, conforme impressão especial já apresentada.

Também mister lembrar que enquanto *substituto processual* me sinto muito mais próximo da figura profissional descrita no livro recomendado pelo ilustre colega e ex-presidente desta seccional e também da OAB nacional, RUBENS APPROBATO MACHADO: *Perícias de Engenharia* – IBAPE-SP – 2008, pois analogamente enquanto perito de engenharia social e jurídica faço e refaço pleitos que a Cidadania clama e reclama pelas mídias de massa e/ou especializadas, buscando na Constituição *Cidadã* e na Lei da Ação Popular interpretar e enquadrar os pedidos coletivos. Eventual depoimento estritamente pessoal estaria preponderantemente desconectado daquela realidade profissional substitutiva processual, regra geral mediada pela comunicação de massa e/ou mídia dirigida.

Assim entendo que a coleta de depoimento deste *substituto processual* no não deve ser efetivada no dia 22 de julho próximo futuro, às 13:00 hs na Sala de Audiências, sendo mister aguardar o antecedente lógico ético e disciplinar pleiteado nos autos SC 3372/04PD 3252/99, de modo análogo ao peticionado nos autos nº 050.09.005064-9/00 perante o Juizado Especial Criminal do Fórum Central Criminal desta Capital (cópias anexas, documento I).

Tal providência visa evitar renovadas consequências éticas e disciplinares indesejadas decorrentes da *assimetria de informação* entre os diversos procedimentos éticos e disciplinares que tramitam perante este Egrégio Tribunal relativos às substituições processuais que desenvolvo para as Cidadanias. Aqui vale apresentar um experimento pessoal de Medicina Legal que provavelmente facilitará entender as razões para evitarmos atuar profissional, ética e disciplinarmente em *assimetria de informação*, sendo mister antes tecer algumas considerações sobre Ergonomia, Higiene e Segurança do Trabalho:

FRANCISCO SOARES MÁSCULO oferece engenhosas considerações relacionadas direta e/ou indiretamente às ações populares que faço para as Cidadanias visando sanar nulidades administrativas aeronáuticas:

> "(....)
>
> Em 29 de setembro de 2006 ocorreu o famigerado acidente em que colidiram um Boeing 737, que fazia o vôo 1907 da empresa aérea Gol, entre as cidades de Manaus e Brasília, e um jato de menor porte, Legacy, em que perderam a vida 154 pessoas. Os aviões voavam em sentido contrário. Se

imaginarmos a imensa quantidade de 'estradas aéreas' verticais e horizontais no espaço entre aquelas duas cidades, os dispositivos de controle nos centros em terra e os mecanismos de segurança nas aeronaves, seria inacreditável que tivéssemos essa ocorrência. Mas o fato é que ocorreu, e as causas, por mais inconclusas que estejam, certamente tiveram algum componente de projeto ergonômico inadequado. Entre outras supostas possibilidades, pode-se citar:

* O *software*. O *software* foi concebido para o plano de vôo entrar na tela, independentemente da autorização dos controladores. Isso realmente levou os controladores a acreditarem que o jato estava a 36 mil metros (estava a 37 mil, onde se deu a colisão).

* O 'transponder'. Esse instrumento, que possibilita ao piloto ser informado da aproximação de outra aeronave, estava desligado no jato Legacy. A National Transportation Safety Board, órgão de segurança aérea dos Estados Unidos vai obrigar que as aeronaves possuam dispositivo auditivo de informação para informar ao piloto quando o 'transponder' estiver desligado.

* O sistema de atribuição de responsabilidade para as equipes de acompanhamento. Este é feito por um centro de controle até determinado ponto e daí passa para outro. Isso requer comunicação clara e sem possibilidade de erro de quem está controlando o quê.

* Linguagem verbal. Os controladores devem se comunicarem uma linguagem universal, no caso o inglês quando se tratar de aeronave com tripulação estrangeira. Nem sempre essa comunicação é clara.

* A localização. As aeronaves são acompanhadas em monitores através de rastreamento por radares. Há momentos, dizem os controladores, que as aeronaves desaparecem do monitor, aparecem sombras que não são reais etc.

* A jornada de trabalho dos controladores. Como faltavam controladores, eles tinham de trabalhar mais tempo.

* Carga mental. Pelo mesmo motivo anterior, eles controlavam

> um número maior de aviões que o recomendado internacionalmente.
>
> (....)"
>
> (*Ergonomia, Higiene e Segurança do Trabalho*, in INTRODUÇÃO À ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, org. MÁRIO OTÁVIO BATALHA, Rio de Janeiro: Elsevier, CAMPUS-ABEPRO, 2008, p. 107-108)

Assim como os Fatores Humanos são afetados também pelas assimetrias de informações geradas nas atividades supra referidas, ao fazer exame médico para renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH*) experimentei algo semelhante. Por razões de Ergonomia e/ou Fatores Humanos minha performance no exame que fiz em 23 de agosto de 2007 com o Dr. AUGUSTO VICENTE PESSO (CRM-SP 14675, DETRAN 826) não se aproximou das sensações de fato que tenho no dia-a-dia, razão pela qual me submeti – em engenharia social de redundância e duplicidade - a nova perícia médica com o Dr. JOSE CARLOS BERTOLAMI SESSO (CRM-SP 21975 DETRAN 0614), oportunidade na qual tive performance mais próxima das minhas sensações visuais diárias, tudo conforme cópias dos formulários RENACH SP-30962506-8 e SP-30945272-4 em anexos, respectivamente documentos II e III.

Para completar as necessárias, éticas e disciplinares informações deste ilustrativo episódio Médico Legal mister dizer que entre uma performance pericial médico legal e outra passei por uma bateria de exames visuais e/ou eletrônicos com o Dr. CARLOS FRANÇA RANGEL – www.rangel.med.br – ilustre discípulo de HIPÓCRATES responsável pelas excelentes cirurgias que aprimoraram minhas visões orgânicas (entre outubro e novembro de 1991), fato por mim lembrado e relatado aos ilustres peritos médicos após a primeira avaliação e antes da segunda (*assimetria de informação*).

Mais e melhores informações sobre Ergonomia e Fatores Humanos podem ser encontradas nos seguintes endereços eletrônicos:

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO:
- www.abepro.org.br

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DE QUALIDADE DE VIDA
– www.abqv.org.br

Do exposto requeiro o cancelamento de meu depoimento pessoal no dia 22 de julho próximo futuro e o sobrestamento deste ético e disciplinar procedimento até manifestação deste Egrégio Tribunal nos autos SC 3372/04 PD 3252/99, bem como a **conversão da Audiência em um minuto de silêncio em homenagem às Cidadanias** que substituo processualmente na Ação Popular do Dano Ambiental de Congonhas e outras relacionadas.

São Paulo, 30 de junho de 2009

Carlos Perin Filho
OAB-SP 109.649

(*)

Favor não confundir a CNH com a minha licença de piloto de automóveis CBA nº 11.964, FASP nº 1.649 (Doc. III autos nº 2000.61.00.002789-4, Ação Popular da *Federation Internationale de L´automobile*, 20ª Vara Federal Cível desta Capital, que também está relacionada de modo paralelo ao ambiente lógico jurídico paraconsistente dos eventos aeronáuticos danosos)