

Boletim Científico

Escola Superior do Ministério Público da União

Seção V

Temas Atuais

Denúncia do Vôo 1907 da Gol

Thiago Lemos de Andrade *

Gustavo de Carvalho Fonseca **

Excelentíssimo Senhor Juiz Federal da Subseção Judiciária de Sinop/MT

Autos n. **2006.36.03.006394-2**

Denunciados: J.F.S. e outros

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, pelo Procurador da República signatário, vem, respeitosamente, perante Vossa Excelência, por força do disposto no art. 129, inciso I, da Constituição Federal, e com lastro empírico no anexo inquérito policial, oferecer

Denúncia

em face de

J.F.S., brasileiro, casado, sargento da Aeronáutica, lotado no Cindacta 1, situado na QI-5, Área Especial n. 12, Lago Sul, em Brasília-DF, portador da cédula de identidade n. XXX.XXX, expedida pelo Comando da Aeronáutica, nascido aos 25.3.1968, em São Paulo-SP, filho de E.S. e de L.B.S., encontrado no mencionado endereço funcional;

* Thiago Lemos de Andrade é Procurador da República no Estado do Mato Grosso.

** Gustavo de Carvalho Fonseca é Procurador da República no Estado do Mato Grosso.

L.T.A., brasileiro, solteiro, sargento da Aeronáutica, lotado no Cindacta 1, situado na QI-5, Área Especial n. 12, Lago Sul, em Brasília-DF, portador da cédula de identidade n. XXX.XXX, expedida pelo Ministério da Aeronáutica, nascido aos 13.12.1978, em Fortaleza-CE, filho de A.S.A. e de M.T.A., encontradiço no mencionado endereço funcional;

L.J.S.B., brasileiro, casado, sargento da Aeronáutica, lotado no Cindacta 1, situado na QI-5, Área Especial n. 12, Lago Sul, em Brasília-DF, portador da cédula de identidade n. XXX.XXX, expedida pelo Comando da Aeronáutica, nascido aos 14.1.1980, em Nilópolis-RJ, filho de O.C.B. e de E.S.B., encontradiço no mencionado endereço funcional;

F.S.R., brasileiro, solteiro, sargento da Aeronáutica, lotado no Cindacta 1, situado na QI-5, Área Especial n. 12, Lago Sul, em Brasília-DF, portador da cédula de identidade n. XXX.XXX, expedida pelo Ministério da Aeronáutica, nascido aos 9.11.1984, em Belém-PA, filho de I.B.R. e de H.S.R., encontradiço no mencionado endereço funcional;

J.L., estrangeiro dos Estados Unidos da América (EUA), titular do passaporte n. XXXXXXXXXXX, casado, piloto de aeronave, natural de Bari-Itália, nascido aos 27.7.1964, filho de A.L. e de A.L., residente em “X”, New York XX, EUA; e de

J.P.P., estrangeiro dos EUA, titular do passaporte n. XXXXXXXXXXX, casado, piloto de aeronave, natural do Brooklyn, New York-EUA, nascido aos 8.4.1972, filho de H.P. e de I.P., residente em “Y”, New York YY, EUA;

pelos fatos delituosos adiante perfilados.

I – O desastre

Aos 29 de setembro de 2006, um avião Boeing/737-800, prefixo PR-GTD, da companhia Gol Transportes Aéreos S/A, colidiu em pleno vôo, sob o céu de Mato Grosso, com um jato Embraer/Legacy 600, prefixo N600XL, recém-adquirido pela empresa americana Excel Air Service, dando causa ao maior e mais lamentável acidente da história da aviação brasileira.

Conforme noticiado amplamente pela imprensa, a aeronave da companhia Gol – doravante referida apenas pelo prefixo PR-GTD – fazia o vôo 1907, oriundo de Manaus/AM, com destino a Brasília-DF, ao passo que o jato executivo Legacy 600 – à frente tratado somente pelo prefixo N600XL – vinha de São José dos Campos, em direção a Manaus-AM, onde pousaria para, no dia seguinte, partir rumo ao exterior.

A aeronave N600XL era pilotada pelos denunciados J.L. (piloto em comando) e J.P.P. (co-piloto), empregados da *Excel Air Service*. Além deles, encontravam-se a bordo outras cinco pessoas, sendo dois sócios dessa empresa, dois funcionários da Embraer e um jornalista americano. O avião PR-GTD, por sua vez, era ocupado por cento e cinquenta e quatro almas, sendo seis tripulantes e cento e quarenta e oito passageiros.

Precisamente às 19 horas 56 minutos e 54 segundos UTC¹, as duas aeronaves passaram, uma pela outra, a 37.000 pés de altitude, no espaço correspondente ao norte do Estado de Mato Grosso, próximo ao Município de Peixoto de Azevedo. No cruzamento, a ponta da asa esquerda (*winglet*) do aparelho N600XL tocou o equi-

¹ UTC é a sigla para Tempo Universal Coordenado. *Todas as referências a horário, nesta peça, são expressas em UTC*, por se tratar do padrão internacionalmente utilizado nas comunicações aeronáuticas e, por decorrência, na maior parte dos documentos e laudos encartados no inquérito policial. Para obtenção do horário de Brasília, basta subtrair, do UTC, três unidades de hora.

pamento PR-GTD, provocando danos que acarretaram a desestabilização e a vertiginosa queda deste último. Todas as cento e cinquenta e quatro pessoas que se encontravam a bordo faleceram, conforme comprovam os laudos cadavéricos autuados no apenso VIII do inquérito policial. O Brasil entrou em luto oficial por três dias.

Já a aeronave N600XL, embora avariada, logrou executar uma aterrissagem de emergência na base aérea da Serra do Cachimbo, ao sul do Estado do Pará. Felizmente, as seis pessoas que estavam em seu interior safaram-se ilesas.

II – As causas penalmente relevantes. Encadeamento cronológico das ações e omissões ilícitas dos denunciados

O plano de vôo da aeronave N600XL, apresentado ao serviço de tráfego aéreo brasileiro às 16h50, consignava partida de São José dos Campos, com acionamento dos motores previsto para 17h30. A rota consistia em tomar a aerovia UW2, com entrada no fixo PCL (ponto correspondente à cidade de Poços de Caldas-MG), seguindo por ela até o fixo BRS (Brasília), ponto de guinada para a aerovia UZ6, a ser percorrida até Manaus-AM. Os níveis de cruzeiro programados eram F370² até BRS, descendo para F360 até TERES (fixo de auxílio à navegação situado ao longo da aerovia UZ6), e subindo, por fim, para F380 até o destino.

De se salientar que a UW2 é uma aerovia unidirecional, diferentemente da UZ6, que é uma “via de mão dupla”. Nesta última, o fluxo é organizado por altitudes. Os níveis de vôo pares (F360, F380, F400 etc.) são reservados para o sentido Brasília–Manaus. Já

² O número indicativo do nível de cruzeiro equivale à altitude, em pés, dividida por 100. Fazendo a operação inversa: $F370 = 370 \times 100 = 37.000$ pés.

o sentido inverso (Manaus–Brasília) ocupa os níveis ímpares (F370, F390, F410 etc.)³. Registre-se que todos esses dados constam da carta de rota do espaço aéreo brasileiro, e que os denunciados J.L. e J.P.P. não só dispunham de semelhante documento, como efetivamente consultaram-no antes da viagem, destacando nele, com tinta “*lumi-color*”, o percurso planejado.

Pois bem. Às 17h35, o controlador de voo ora denunciado F.S.R., que ocupava, no Cindacta 1, a posição “assistente S1”, quer dizer, assistente do setor 1 daquele Centro de Controle de Área, aprovou o plano de voo da aeronave N600XL. A respectiva autorização, contudo, foi emitida por ele em desconformidade com o que preconiza a Instrução do Comando da Aeronáutica n. 100-12 (ou simplesmente ICA 100-12), que dispõe sobre “Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo” e consubstancia o mais importante diploma normativo atinente ao tema.

Reza o item 8.4.9 do ICA 100-12 que:

As autorizações conterão, na ordem indicada, o seguinte:

- a) identificação da aeronave;
- b) limite da autorização;
- c) rota de voo;
- d) *nível ou níveis de voo para toda a rota ou parte da mesma e mudanças de níveis, se necessário; [...]*

Nota: Se a autorização para os níveis envolver somente parte da rota, é importante que o órgão ATC especifique um ponto até o qual a autorização referente aos níveis se aplica.

³ O rigor impõe observar que todos os níveis de voo, por serem múltiplos de 10, são pares. Por isso, a dicotomia par/ímpar, determinante do sentido do tráfego na aviação UZ6, há de aplicar-se apenas aos dois primeiros dígitos. Nesse diapasão, o nível

Na mesma linha, estatui o item 8.4.10.3:

As instruções incluídas nas autorizações referentes a níveis constarão de:

a) nível(eis) de cruzeiro ou, para subida em cruzeiro, uma série de níveis e, se necessário, *o ponto até o qual a autorização é válida, com relação ao(s) nível(eis); [...]*.

Nada obstante, a autorização emitida pelo denunciado F.S.R. deixou de fazer qualquer referência às mudanças de nível de cruzeiro previstas ao longo da rota traçada. Seu teor foi o seguinte:

Três sete zero, *transponder* quatro cinco sete quatro, proa de Poços.

Essa autorização pode ser dissecada em três partes. A primeira diz respeito ao nível de cruzeiro (F370); a segunda refere-se ao código de identificação da aeronave, a ser programado no *transponder* (4574); e a terceira reporta a direção inicial a ser seguida, indicando o primeiro ponto da rota (Poços de Caldas – PCL). Vê-se que os demais elementos básicos da autorização, sobretudo o concernente às mudanças de altitude ou ao ponto até o qual o nível de vôo ditado era válido, foram simplesmente desprezados pelo denunciado F.S.R., que era, na ocasião, a autoridade competente para a prática do ato liberatório.

Recebida pelo Controle de Aeródromo de São José dos Campos, tal autorização foi repassada aos pilotos da aeronave N600XL mediante a mensagem abaixo:

F370, por exemplo, deve ser reputado ímpar, porque os dois primeiros algarismos formam o número 37.

November Seis Zero Zero X-Ray Lima, ATC permissão para Eduardo Gomes, nível de vô três sete zero, direção Poços de Caldas, código squawq do transponder 4574. Após decolagem faça partida Oren.

A primeira parte da mensagem corresponde ao soletramento do prefixo da aeronave N600XL, com emprego do código fonético internacional, que é o padrão universalmente utilizado nas comunicações de rádio. A segunda parte indica o destino do vô, qual seja, aeroporto Eduardo Gomes, em Manaus-AM. O restante é a reprodução fiel da autorização emitida, acrescida de uma derradeira instrução acerca do procedimento de decolagem.

Essa mensagem, veiculando autorização lacunosa, foi perfeitamente captada pelos denunciados J.L. e J.P.P., os quais, sendo os exclusivos responsáveis pela navegação da aeronave, e mesmo cientes das mudanças de nível de cruzeiro previstas no plano de vô, abstiveram-se de solicitar qualquer complementação ou esclarecimento.

Às 17h54 a aeronave N600XL decolou, perfazendo um vô regular, sem anormalidades, até as imediações de Brasília-DF. A despeito de a viagem ter decorrido, nesse primeiro segmento, sem maiores problemas, apurou-se que os denunciados J.L. e J.P.P. exibiram pouca familiaridade com o novo avião, enfrentando dificuldades para manusear certos equipamentos. As conversas registradas pelo gravador de voz da cabine (CVR – *Cockpit Voice Recorder*) revelam que os pilotos se embaraçaram algumas vezes ao operar o Sistema de Gerenciamento de Vô (FMS – *Flight Management System*), a ponto de admitirem, em determinado momento, que precisavam “achar o manual” da aeronave e “começar a lê-lo”.

Às 18h51m7s, após ingressarem no setor 07 do Cindacta 1, os denunciados J.L. e J.P.P. contactaram o órgão de controle do

tráfego aéreo, informando o nível de cruzeiro F370, então compatível com o plano de vôo. Foram atendidos pelo denunciado J.F.S., que estava responsável por aquele setor e, por meio do console n. 08, passou a monitorar a aeronave N600XL. O tráfego, naquele horário, era bastante tranqüilo, consoante avaliação unânime dos controladores que prestaram depoimento na fase inquisitiva.

Poucos minutos depois, precisamente às 18h55m28s, a aeronave N600XL transpôs o ponto até o qual poderia voar no nível de cruzeiro F370. Dali em diante, ingressaria na aerovia UZ6, devendo nivelar-se em altitude compatível com o sentido de deslocamento Brasília–Manaus. O nível a ser observado, de acordo com o plano de vôo, era o F360. Essa informação, de que já tinha conhecimento o denunciado J.F.S., porquanto constava na *strip* (resumo do plano de vôo), que é permanentemente exibida no lado direito do monitor do console, ficou ainda mais nítida para o controlador, na medida em que passou a ser assinalada na etiqueta que, também no monitor, identifica e acompanha o marcador de posição da aeronave.

O CD anexo, com a inscrição “Anexo OF. N. 6/SIPACEA/97 Telas ACC BS”, contém arquivos digitalizados com as imagens exibidas pelos monitores do Cindacta 1 durante todo o período em que a aeronave N600XL esteve sob a vigilância daquele órgão. De sua análise, extrai-se que, quando ocorreu a mudança do nível de cruzeiro devido (plano de vôo), a aeronave estava com o *transponder* ligado, informando a sua altitude real. Esse dado (altitude real) constava na mencionada etiqueta exatamente ao lado da indicação do nível de cruzeiro devido (plano de vôo), de modo que a desconformidade entre um e outro (altitude real e plano de vôo) era visualizada, *primus ictu oculi*, pelo denunciado J.F.S., sempre que observava a aeronave N600XL na tela do radar.

Nessa quadra calha um parêntese. O *transponder* é um aparelho que interage com os radares secundários do controle aéreo e com outros *transponders*, interrogando e fornecendo informações, principalmente sobre a posição e o deslocamento das aeronaves. A interação com os radares secundários é essencial para que o controle do tráfego aéreo possa aquilatar, com razoável confiabilidade, a altitude da aeronave. Isso porque os radares primários, ou seja, aqueles que não se comunicam com o *transponder*, muito embora eventualmente forneçam estimativa de altitude, não se prestam a essa finalidade. A serventia precípua dos radares primários é de varredura e indicação posicional do objeto no plano horizontal. Seus apontamentos de altitude, em virtude da pouquíssima acurácia, são imprestáveis para o controle de tráfego aéreo, mormente em áreas de Separação Vertical Mínima Reduzida (RVSM – *Reduced Vertical Separation Minimum*), como a percorrida pela N600XL. Nessas áreas, em que os fluxos são separados por níveis de vôo estreitos, é obrigatório o uso do *transponder*, exatamente porque é ele que, interrogado pelo radar secundário, propicia informação adequada sobre a altitude da aeronave.

O segundo tipo de interação do *transponder* é com os equipamentos semelhantes instalados nas outras aeronaves. Nesse contexto, o *transponder* funciona de forma integrada com o Sistema de Alerta de Tráfego e Prevenção de Colisão (TCAS – *Traffic Alert and Collision Avoidance System*). Tal sistema, cuja denominação é auto-explicativa, provê informações ao piloto acerca da existência de outras aeronaves nas proximidades. Em situações críticas, quando o risco de colisão é iminente, o TCAS emite resoluções de manobras evasivas capazes de garantir uma distância segura. O equipamento que supre o TCAS com os dados necessários à identificação de outras aeronaves e ao cálculo das manobras de evasão é o *transponder*, que interroga os *transponders* das aeronaves localizadas dentro de determinado raio de alcance, obtendo deles referências de posição

e deslocamento. Donde se conclui que, para que o TCAS de uma aeronave possa operar eficazmente, é imperioso o funcionamento de dois *transponders*: o da própria aeronave e o da aeronave tangenciadora. Na espécie, o *transponder* do avião PR-GTD permaneceu ligado durante todo o vôo. O da N600XL, no entanto, a partir de um certo momento, foi desligado.

Isso ocorreu pontualmente às 19h01m53s, quando os denunciados J.L. e J.P.P. exercitavam alguns sistemas e equipamentos da aeronave, com o fito de aprender e aprimorar o manuseio deles. Por não estarem afeiçoados ao funcionamento de alguns itens, acabaram desativando acidentalmente o *transponder*.

A essa momentânea imperícia ativa, seguiu-se uma longa negligência omissiva dos denunciados J.L. e J.P.P., que, cômicos da imprescindibilidade do *transponder* em vôos daquela natureza, deixaram de dispensar a devida e contínua atenção ao funcionamento do equipamento, em que pesem os avisos de desligamento que ficaram permanentemente expostos a cada um deles. Com efeito, quatro telas do painel da aeronave, estando duas à frente do piloto e duas, do co-piloto, exibiram, desde a desativação, o aviso “TCAS Off” (TCAS desligado). Os experientes aviadores J.L. e J.P.P., porém, deram-se conta da displicência tarde demais, quando o Boeing PR-GTD, já danificado pelo choque com a asa do N600XL, rasgava em queda livre o céu de Mato Grosso – e os corações de muita gente.

O denunciado J.F.S. percebeu antes, muito antes, o desligamento do *transponder*. Percepção essa, aliás, inevitável para quem, como ele, monitorava a evolução da aeronave N600XL. Explicando: o funcionamento do *transponder* é representado, no monitor do console, por um círculo ao redor da aeronave. Quando o *transponder* é desligado, o círculo desaparece, ficando a aeronave sinalizada apenas por uma pequena cruz. Logo, para que o con-

trolador detecte algum problema com o *transponder*, basta que olhe para o monitor. Se enxergar uma cruz com um círculo em volta, é porque o *transponder* está ligado. Se visualizar somente a cruz, sem o círculo, é porque o *transponder* está inoperante. Ora, essa visualização da tela é ato elementar, *conditio sine qua non* para prestação de serviço de vigilância radar. O controlador de vôo que opera vigilância radar não pode deixar de observar o monitor. *Mutatis mutandis*, seria o mesmo que um inspetor pretender coordenar o trânsito com uma venda nos olhos.

A ICA 100-12, no item 14.4 e respectivos subitens, estabelece vários procedimentos que o controlador de tráfego aéreo deve cumprir quando verificar falha de *transponder*. A atitude básica, que chega mesmo a ser intuitiva, é comunicar-se com o piloto da aeronave, pedindo-lhe que acione o equipamento e, se a falha persistir, que realize testes específicos. Tais procedimentos mostravam-se ainda mais cogentes ao denunciado J.F.S. quando se tem presente que, como já ressaltado, ele sabia que a aeronave N600XL mantinha nível de cruzeiro incompatível com o plano de vôo e impróprio para o sentido a ser percorrido na aerovia UZ6. Voltando à analogia anterior, a omissão, nessas circunstâncias, é equivalente à de um guarda de trânsito que visse um ônibus trafegando pela contramão de uma rodovia, à noite, com os faróis apagados, e nada fizesse!

A despeito do patente perigo implicado na situação – perigo esse que podia e devia evitar –, o denunciado J.F.S. não fez contato algum com a aeronave, tampouco tomou qualquer providência para que os pilotos acionassem o *transponder* ou adequassem o nível de vôo. Pior: ao passar o posto para o denunciado L.T.A., o denunciado J.F.S. forneceu-lhe, consciente e dolosamente, falsa informação sobre o nível de cruzeiro da aeronave N600XL, afirmando, peremptoriamente, que ela se encontrava em F360.

L.T.A. assumiu o console n. 8 do Cindacta 1 às 19h17. Foi omissivo quanto à falha do *transponder* da N600XL, assim como seu antecessor. Com uma diferença: ao contrário dele, não sabia que a aeronave N600XL estava na “construção” da UZ6.

O denunciado L.T.A. tentou quatro contatos com a aeronave N600XL. O primeiro deles apenas às 19h26m56s, cerca de dez minutos, portanto, depois de assumir o posto. Essa demora foi relevante, caracterizando negligência. A uma, pela situação de inoperância do *transponder*, que, só por si, reclamava pronta intervenção. A duas, porque, quando ele tomou assento no console n. 8, a aeronave estava na iminência de ingressar em uma área crítica, pelos próprios controladores considerada como “não-radar” (área em que a cobertura radar é falha ou inexistente). Por isso, providências imediatas faziam-se ainda mais urgentes. A segunda tentativa, também frustrada, veio em seguida, às 19h27m12s. Após sete minutos (19h34m7s), ocorreu nova chamada, igualmente sem resposta. A última mensagem foi passada às cegas, às 19h53m38s, para informar a frequência do Centro de Controle Amazônico, a que a aeronave estaria, dali em diante, vinculada.

O denunciado L.T.A. foi igualmente displicente quanto aos procedimentos previstos na ICA 100-12 para casos de falha de comunicação. A partir da primeira tentativa de contato frustrada, ele deveria ter-se utilizado das demais frequências válidas para o setor, consoante preconiza o item 7.14.2 daquele instrumento normativo. Para tanto, bastaria programar em seu console as cinco frequências auxiliares existentes. Suas mensagens passariam, então, a ser transmitidas concomitantemente em todas elas, ao passo que também captaria mensagens emitidas em qualquer uma. Isso propiciaria contato com a aeronave N600XL, uma vez que o piloto, entre as 19h48m13s e as 19h52m56s, fez nada menos do que doze tentativas de comunicação com o Cindacta 1, utilizando várias

frequências que, malgrado listadas na carta de rota, não estavam programadas no console n. 8. O denunciado L.T.A. insistiu numa mesma e única frequência, até a última chamada, apesar de vê-la malograr repetidamente.

Às 19h30, o denunciado L.J.S.B. tomou assento no console n. 8, na condição de assistente. Presenciou, assim, as duas últimas malfadadas tentativas de comunicação realizadas por L.T.A. Ambos incorreram, juntos, na omissão de aviso ao Cindacta 4 (Amazônico) sobre as falhas de *transponder* e de comunicação com a aeronave N600XL, medida de rigor nessas situações, *ex vi* dos itens 7.14.6 e 14.4.10 da ICA 100-12. Andou pior, todavia, o assistente, que, incumbido de fazer a coordenação da N600XL com o Centro Amazônico, deu a entender que as comunicações por rádio com a aeronave ocorriam perfeitamente. O seguinte trecho da conversa é emblemático:

[denunciado] – *November* meia zero zero *X-Ray* Lima, tem?

[interlocutor de Manaus] – Tem aqui...

[denunciado] – Ele tá entrando na tua área já aí.

[interlocutor] – Tenho sim... tenho sim.

[denunciado] – Beleza, três meia zero [altitude] *tá te chamando aí*.

As falhas de comunicação também impunham providências aos denunciados J.L. e J.P.P. A mais elementar delas era o acionamento, no *transponder*, do código 7600 (que significa falha de comunicação). Se cumprissem essa regra do ar, prevista no item 14.4.2.c da ICA 100-12, a colisão teria sido evitada, ou bem por intervenção do Cindacta 4, que, passando a visualizar a altitude da N600XL, poderia efetuar o desvio da PR-GTD, ou bem pelos próprios TCAS das aeronaves, que, com os respectivos *transponders* funcionando, advertiriam para o perigo e reportariam as manobras evasivas cabíveis.

III – Abordagem individualizada das condutas dos denunciados. Nexos normativo e naturalístico com o resultado. Capitulações

Os denunciados J.L. e J.P.P. conduziram equivocadamente, e em desconformidade com o plano de vôo, a aeronave N600XL, mantendo nível de cruzeiro reservado para o sentido de deslocamento contrário àquele que seguiam. Desativaram por imperícia o *transponder*, que nesse estado só permaneceu porque também negligenciaram sua conferência e a dos diversos sinais de desligamento exibidos no painel. Trabalharam durante toda a jornada em conjunto, mediante repartição de funções e responsabilidades, de modo que a distinção entre piloto e co-piloto teve relevância meramente solene. Só se separaram quando J.L. deixou a cabine para ir ao toalete. Nesse ínterim, J.P.P. assumiu momentaneamente o comando absoluto da aeronave. Foi quando ocorreram as falhas de comunicação. Competia ao último, pois, tomar as precauções regulamentares. Não o fez. J.L., todavia, omitiu-se na seqüência, visto que, sendo informado do acontecido, ficou-se inerte. Do que se conclui que ambos perpetraram o delito tipificado no art. 261, § 3º, c/c art. 263, com pena cominada pelo art. 258, c/c art. 121, § 4º (inobservância de regra técnica de profissão), todos do Código Penal brasileiro.

O denunciado E.S.R. foi imperito ao emitir autorização incompleta de vôo, omitindo as mudanças de níveis de cruzeiro, no que concorreu para o equívoco dos pilotos da aeronave N600XL, incrementando, ilicitamente, riscos de acidente. Por essa razão, deve responder pelo crime acima capitulado.

Cometeram essa mesma infração, ainda, os denunciados L.T.A. e L.J.S.B. Ambos violaram normas que regem o exercício de sua profissão, negligenciando procedimentos previstos para os casos de falha de comunicação e de *transponder*. Ao sonegarem a informa-

ção dessas falhas ao Cindacta 4, inviabilizaram a adoção, por parte daquele órgão, de ações corretivas, como, por exemplo, o desvio do avião PR-GTD. Dessa forma, deixaram de evitar ou minorar, quando podiam fazê-lo, riscos não-permitidos que culminaram com a periclitacão e o sinistro da citada aeronave, e com a conseqüente morte das pessoas nela embarcadas.

O denunciado J.F.S. absteve-se dolosamente de corrigir a altitude da aeronave N600XL, sabendo-a em patamar impróprio para a rota programada. Por isso, e por, nessas condições, ter também deixado de adotar as providências regulamentares para falha de *transponder*, omitiu-se quanto a risco intolerável de colisão, que podia e devia impedir, a que ambas as aeronaves envolvidas se expuseram. O conhecimento da discrepância de altitude e, portanto, do perigo de colisão, é o ponto que diferencia a sua conduta da dos demais controladores. Enquanto eles supunham que a aeronave estava no nível de cruzeiro correto, J.F.S. sabia que ela não estava e, assim, concorreu, conscientemente, para a instalação e permanência da situação de risco. Há de responder por dois crimes dolosos de atentado contra a segurança de transporte aéreo, em concurso formal (art. 70 do CP). Um, na modalidade fundamental (art. 261, *caput*, CP), quanto à periclitacão da aeronave N600XL. O outro, qualificado por cento e cinquenta e quatro mortes (art. 261, § 1º, c/c art. 263, CP), em relação ao avião sinistrado de prefixo PR-GTD.

IV – Pedido

Em face do exposto, o Ministério Público Federal requer sejam os denunciados citados, regularmente processados e, ao final, depois de ouvidas as testemunhas abaixo arroladas, condenados nas penas que lhes couberem.

De Cuiabá-MT para Sinop-MT, 25 de maio de 2007.