



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ FEDERAL DA 8ª VARA
CRIMINAL DA SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE SÃO PAULO**

DENÚNCIA n.º 21571/2011

Inquérito Policial n.º 2007.61.81.008823-6

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, por intermédio do Procurador da República que esta subscreve, no uso e gozo de suas atribuições legais e constitucionais, respaldado nos elementos de convicção constantes do anexo Inquérito Policial **[IPL 1-0062/2007]** e seus respectivos apensos, vem, respeitosamente, perante Vossa Excelência, promover **DENÚNCIA** em face de **MARCO AURÉLIO DOS SANTOS DE MIRANDA E CASTRO, ALBERTO FAJERMAN e DENISE MARIA AYRES ABREU**, ante a prática dos seguintes **DELITOS**:



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

I – DA SÍNTESE DAS CONDUTAS E DAS IMPUTAÇÕES PENAIS

1ª IMPUTAÇÃO PENAL: consta dos autos do incluso inquérito policial que, a **partir de janeiro de 2007 até o dia 17 de julho de 2007**, no Aeroporto Internacional de CONGONHAS, situado na avenida Washington Luís, sem número, nessa Subseção Judiciária de São Paulo, **MARCO AURÉLIO DOS SANTOS DE MIRANDA E CASTRO**, agindo na condição de Diretor de Segurança de Vôo da “TAM” Linhas Aéreas S/A (*Safety*), expôs a perigo aeronaves alheias mediante culpa consistente na modalidade negligência, pois, mesmo tendo conhecimento das péssimas condições de atrito e frenagem da pista principal do aeroporto de CONGONHAS, em especial nos dias de chuva, bem como do conteúdo de norma da Anac ISRBHA 121-189 e de sua relevância para a segurança do transporte aéreo, não tomou providências para que, após inúmeros avisos no sentido de que a pista principal do aeroporto de CONGONHAS estava escorregadia, as aeronaves da “TAM” Linhas Aéreas (*Safety*) fossem redirecionadas para outro aeroporto, deixando, ainda, a partir do mês de **janeiro de 2007**, de divulgar aos pilotos da “TAM” Linhas Aéreas que o procedimento de operação com o reversor desativado (pinado) da aeronave Airbus A-320, havia sido mudado (BS-A-320-31-1267), e, finalmente, não fiscalizou o comportamento de suas tripulações, deixando de acompanhar e verificar eventuais tendências adversas, deixando de observar o *Operator’s Flight Safety Handbook*, o manual de segurança de operações da própria empresa aérea que determina a identificação, análise, avaliação e controle dos riscos, na obtenção de um padrão mínimo de segurança, sendo que, em **17 de julho de 2007**, por volta de 18h48min, no Aeroporto Internacional de CONGONHAS, situado na avenida Washington Luís, sem número, nessa Subseção Judiciária de São Paulo, desse fato resultou a completa destruição da aeronave modelo AIRBUS A-320, matrícula PR-MBK, operada pela “TAM” Linhas Aéreas S/A, que realizava o vôo JJ3054, e a morte de 199 (cento e noventa e nove) pessoas, tornando-se incurso no artigo 261, parágrafos primeiro e terceiro c.c. o artigo 263, todos do Código Penal.

2ª IMPUTAÇÃO PENAL: consta dos autos do incluso inquérito policial que, **partir de janeiro de 2007 até o dia 17 de julho de 2007**, no Aeroporto Internacional de CONGONHAS, situado na avenida Washington Luís, sem número, nessa Subseção Judiciária de São Paulo, **ALBERTO FAJERMAN**, agindo na condição de Vice-Presidente de Operações da TAM Linhas Aéreas S/A, expôs a perigo aeronaves alheias mediante culpa consistente na modalidade negligência, pois, mesmo tendo conhecimento das péssimas condições de atrito e frenagem da pista principal do aeroporto de



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

CONGONHAS, em especial nos dias de chuva, não tomou providências para que, após inúmeros avisos no sentido de que a pista principal do aeroporto de CONGONHAS estava escorregadia, as aeronaves da “TAM” Linhas Aéreas (*Safety*) fossem redirecionadas para outro aeroporto, deixando, ainda, a partir do mês de **janeiro de 2007**, de divulgar aos pilotos da “TAM” Linhas Aéreas que o procedimento de operação com o reversor desativado (pinado) da aeronave Airbus A-320, havia sido mudado (BS-A-320-31-1267), sendo que, em **17 de julho de 2007**, por volta de 18h48min, no Aeroporto Internacional de CONGONHAS, situado na avenida Washington Luís, sem número, nessa Subseção Judiciária de São Paulo, desse fato resultou a completa destruição da aeronave modelo AIRBUS A-320, matrícula PR-MBK, operada pela “TAM” Linhas Aéreas S/A, que realizava o voo JJ3054, e a morte de 199 (cento e noventa e nove) pessoas, tornando-se incurso no artigo 261, parágrafos primeiro e terceiro c.c. o artigo 263, todos do Código Penal.

3ª IMPUTAÇÃO: consta, também, dos autos do incluso inquérito policial que, desde o dia **10 de abril de 2006 até o dia 17 julho de 2007**, no Aeroporto Internacional de CONGONHAS, situado na avenida Washington Luís, sem número, nessa Subseção Judiciária de São Paulo, **DENISE MARIA AYRES ABREU**, agindo na condição de Diretora da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), expôs a perigo aeronaves alheias mediante culpa consistente na modalidade imprudência, em razão da liberação da pista principal do aeroporto de CONGONHAS, em 29 de junho de 2007, sem a realização do serviço de “*grooving*” e sem realizar formalmente uma inspeção, após o término das obras de reforma, com o fim de atestar sua condição operacional em conformidade com os padrões de segurança aeronáutica, bem como porque, mesmo ciente das péssimas condições de frenagem na pista principal do aeroporto de CONGONHAS, notadamente em dias de chuvas, e do fato que a IS-RBHA 121-189, que previa restrições para as operações no aeroporto de CONGONHAS, em especial aeronaves com sistema de freio inoperante, não tinha validade formal, preconizou a liberação da pista principal para pousos e decolagens junto ao Tribunal Regional Federal da 3ª Região, chegando mesmo a atestar para Desembargadora Federal Relatora que a IS-RBHA 121-189 era formalmente válida e eficaz, sendo que, em **17 de julho de 2007**, por volta de 18h48min, no Aeroporto Internacional de CONGONHAS, situado na avenida Washington Luís, sem número, nessa Subseção Judiciária de São Paulo, desse fato resultou a completa destruição da aeronave modelo AIRBUS A-320, matrícula PR-MBK, operada pela “TAM” Linhas Aéreas S/A, que realizava o voo JJ3054, e a morte de 199 (cento e noventa e nove) pessoas, tornando-se incurso no artigo 261, parágrafos primeiro e terceiro c.c. o artigo 263, todos do Código Penal.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

**II – NOTA INTRODUTÓRIA: DO AEROPORTO DE CONGONHAS À
ÉPOCA DOS FATOS CRIMINOSOS**

1. O Aeroporto Internacional de CONGONHAS, situado na avenida Washington Luís, sem número, São Paulo-SP, é público e administrado pela INFRAERO (EMPRESA BRASILEIRA DE INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA). Possui duas pistas de pouso e decolagem de asfalto: (a) a pista principal (17R/35L), com 1945 X 45 metros, e (b) a pista auxiliar (17L/35R), com 1435 X 45 metros [cf. p. 17 do Relatório Final A – n.º 67 do CENIPA/2009].

2. À época dos fatos, o aeroporto de CONGONHAS era o de maior movimento do Brasil, operando voos internacionais, de serviços de transporte aéreo doméstico regular e da aviação geral, tendo como característica o fato de localizar-se em área urbana da cidade de São Paulo densamente povoada, cercado por diversas edificações [cf. p. 17 do Relatório Final A – n.º 67 do CENIPA/2009].

3. Segundo se depreende do Relatório Final A – n.º 67, elaborado pelo CENIPA (CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS), nos anos que antecederam a destruição da aeronave AIRBUS A-320, PR-MBK, a pista do aeroporto de CONGONHAS vinha sendo objeto de reclamações pelos pilotos em razão de problemas relacionados à operação durante chuvas, notadamente no que se referia ao risco de hidroplanagem ou aquaplanagem.

4. A partir do mês de **março de 2006** ocorreram pelo menos quatro incidentes relacionados às má-condições da pista de CONGONHAS: (a) o primeiro incidente em virtude do desgaste da pista do aeroporto e do acúmulo de água ocorreu em **março de 2006** com relação a uma aeronave da “BRA” que não conseguiu frear e parou no canteiro, próximo à avenida dos Bandeirantes; (b) o segundo incidente aconteceu às 06h06min do dia **06 de outubro de 2006** com um Boeing-737/300, voo 1941, procedente de Cuiabá, Mato Grosso, da “GOL”, que também derrapou na pista ainda molhada em razão de chuvas havidas na madrugada; (c) o terceiro incidente ocorreu no dia **19 de novembro de 2006**, por volta das 22h55min, sendo que, nesta noite, o aeroporto de CONGONHAS interrompeu suas operações das 20h20min às 20h50min devido ao temporal que atingiu a cidade de São Paulo; finalmente, o



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

(d) quarto incidente, ocorrido em **17 de janeiro de 2007**, deu-se com a derrapagem de um Boeing-737 da “VARIG”, às 17h48min¹.

5. Diante desse contexto, em **24 de janeiro de 2007**, o Ministério Público Federal de São Paulo promoveu a ação civil pública de n.º 2007.61.81.001691-0 perante a 22ª Vara Cível Federal da Subseção Judiciária de São Paulo, com pedido de tutela antecipada, contra a ANAC (AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL) e contra a INFRAERO, postulando a interdição da pista principal do Aeroporto de CONGONHAS [**doc. n.º 01**].

5.1. O pedido de tutela antecipada foi indeferido pelo MM. Juiz Federal. Nada obstante, reconhecendo a situação de risco evidenciada na pista principal do aeroporto de CONGONHAS, a Justiça Federal determinou, em **5 de fevereiro de 2007**, a (a) interrupção das operações na pista principal sempre que constatada a presença de poças d'água com lâmina igual ou superior a 3 milímetros/10 min.; e (b) a interrupção das operações de pouso das aeronaves Fokker 100, Boeing 737-700 e Boeing 737-800 [**doc. n.º 02**].

5.2. Em virtude de recurso de agravo de instrumento interposto pela ANAC em **6 de fevereiro de 2007**, apreciado em sede de plantão pelo Desembargador Federal ANTONIO CEDENHO, o Tribunal Regional Federal da 3ª Região cassou parcialmente a supramencionada decisão em ordem a permitir o pouso das três espécies de aeronaves (Fokker 100, Boeing 737-700 e Boeing 737-800) [**doc. n.º 03**].

5.3. O agravo de instrumento foi distribuído posteriormente à Desembargadora Federal CECÍLIA MARCONDES, que em decisão prolatada no dia **15 de fevereiro de 2007**, revogou a liminar dada em plantão e alterou os critérios adotados na decisão de primeiro grau, impedindo o pouso na pista principal do Aeroporto de CONGONHAS somente das aeronaves Fokker 100, Boeing 737-700 e Boeing 737-800 cujo peso excedesse aquele estipulado pela ANAC [**doc. n.º 04**].

¹ No ponto, registre-se que, de acordo com a apuração do CENIPA, no mês de **novembro de 2005** o pavimento da pista principal, tratado com “*grooving*”, ou seja, a técnica destinada a facilitar o escoamento da água, evitando a formação de uma película que aumentaria o risco de hidroplanagem, consistente em cortar ou formar ranhuras transversais em pavimento já existente ou novo com profundidade e largura aproximadas de seis milímetros, foi substituído por um pavimento rugoso e que, este pavimento “*não conservou suas qualidades iniciais, tendo a pista voltado a apresentar problemas de atrito alguns meses depois*” [cf. p. 28 do Relatório Final do CENIPA]. O CENIPA ainda apurou que “*Além disso, os problemas de declividade continuavam impedindo um escoamento d'água mais eficiente durante as chuvas mais fortes. Então, apesar dos serviços realizados meses antes, foram expedidos diversos NOTAM a partir de janeiro de 2006 e ao longo de todo aquele ano, alertando sobre as características de rugosidade e os baixos coeficientes de atrito da pista principal de Congonhas, bem como sua condição de estar escorregadia quando molhada*” [cf. p. 29 do Relatório Final do CENIPA – grifos apostos].



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

5.4. Em **21 de fevereiro de 2007**, a ANAC apresentou manifestação juntando parecer técnico elaborado em coordenação entre as empresas operadoras e os Setores de Engenharia de Operações (SSO) e pela Superintendência de Infra-Estrutura (SIE) da Agência, além de uma tabela de distância de parada para pouso, informando, apenas, que para pista molhada são acrescentados 15% na distância. No mesmo dia, a Desembargadora Federal CECÍLIA MARCONDES emitiu decisão assinalando que os documentos juntados pela ANAC não eram satisfatórios e contundentes para atender o quanto determinado anteriormente e que eram contraditórios se comparados àqueles apresentados na ação originária, nos quais se embasou o juízo **a quo** ao prolatar a decisão atacada no recurso de agravo de instrumento **[doc. n.º 05]**.

5.5. Em **22 de fevereiro de 2007**, a ANAC manifestou-se novamente nos autos do agravo de instrumento juntando a tabela de distância requerida e afirmando que *“está demonstrada a absoluta segurança na operação no aeroporto de Congonhas, quer seja com os laudos anexados pela ANAC, quer seja pela simples leitura dos laudos ora anexados (doc. 2/3/4/5/6)”* **[doc. n.º 06]**.

5.6. No ponto, destaque-se que, entre os documentos apresentados à Desembargadora Federal CECÍLIA MARCONDES, constava a Informação Suplementar de RBHA-121-189 da ANAC, com data de **31 de janeiro de 2007**, versando *“Instruções para despacho e operação em pista molhada”*, de onde se pinçam informações sobre limitações de decolagem e pouso, notadamente para as condições de pista molhada **[doc. n.º 07]**.

5.7. Por força da argumentação deduzida pela ANAC com o respaldo da Informação Suplementar de RBHA-121-189, às **21h40 min do dia 22 de fevereiro de 2007** a Desembargadora Federal CECÍLIA MARCONDES determinou a liberação da pista principal do Aeroporto de CONGONHAS para todas as operações, sem qualquer restrição **[doc. n.º 08]**.

6. As obras de recuperação da pista principal de CONGONHAS foram iniciadas em **14 de maio de 2007**, voltando a operar, sem qualquer restrição, em **29 de junho de 2007**, embora sem o *“grooving”*, a despeito de ter sido previsto no projeto **[cf. p. 38 do Relatório Final do CENIPA]**.

7. Registre-se que, segundo o apurado pelo CENIPA, a ANAC não realizou a inspeção aeroportuária especial durante as obras de



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

recuperação da pista de pouso, contrariando o disposto no item 3.4.4., alínea “b”, n.º 6º da IAC (Instrução de Aviação Civil) 162-1001A² e que o Plano Operacional de Obras e Serviços (POOS) referente ao contrato 041-EG/2007-0024, de **18 de maio de 2007**, não foi submetido à aprovação da ANAC, conforme estabelecido no item “a” da seção 425 do RBHA 139 [cf. p. 38 do Relatório Final do CENIPA].

7.1. Ainda em conformidade com a apuração do CENIPA, aquele POOS não estabeleceu os procedimentos de inspeção ao término da obra ou serviço no que tange às condições de segurança operacional do local afetado, conforme preconiza a alínea “c” do item 5.5.8 da IAC 139-001 [cf. p. 38 do Relatório Final do CENIPA].

7.2. Em razão disso, concluiu o CENIPA que não foi realizada, nem pela INFRAERO, nem pela ANAC, uma inspeção da pista principal com o fim de atestar, formalmente, sua condição operacional após o término das obras, tampouco para que ela fosse liberada para operações com aeronaves [cf. p. 38 do Relatório Final do CENIPA].

II.I – DA SITUAÇÃO DA PISTA PRINCIPAL (17R/35L) DO AEROPORTO DE CONGONHAS NOS DIAS 15, 16 E 17 DE JULHO DE 2007

8. Nos mês de junho e no início do mês de julho de 2007 seguiu-se longo período de estiagem na cidade de São Paulo. Entretanto, em **15 de julho de 2007** (domingo), chuvas abundantes prejudicaram as operações de voo em CONGONHAS, tendo havido reportes de pista escorregadia [cf. p. 38 do Relatório Final do CENIPA].

8.1. Em razão dos problemas de aderência da pista principal de CONGONHAS, alguns pilotos adotaram medidas corretivas, tais como alternar o voo para o Aeroporto Internacional ANDRÉ FRANCO MONTORO (Guarulhos) ou mesmo arremeter (desistir do pouso momentos antes)³.

² 3.4.4 A execução da Inspeção Aeroportuária Especial está condicionada aos seguintes fatores de planejamento: a) atender situações emergenciais ou específicas, a critério do DAC ou SERAC; e b) no interesse da segurança da aviação civil (operacional e/ou da proteção contra atos de interferência ilícita), podendo ser realizada a qualquer momento, até mesmo sem conhecimento prévio da Administração Aeroportuária Sede e/ou Local, nos seguintes casos, entre outros (...):

³ Para o aspecto escorregadio da pista principal do Aeroporto de CONGONHAS nos dias 15, 16 e 17 de julho de 2007, confirmam-se os depoimentos prestados por ANTONIO JOSÉ E SILVA [cf. fls. 786/788].



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

8.2. No mesmo sentido, o relatório do CENIPA apontou que no dia **15 de julho de 2007** houve uma reporte de pista escorregadia pelas aeronaves e, solicitada a verificação das condições da pista à INFRAERO, esta informou que não havia necessidade de verificação [**cf. p. 38 do Relatório Final do CENIPA**].

8.3. Durante todo o dia **16 de julho de 2007** foram realizados 10 (dez) reportes de que a pista de CONGONHAS encontrava-se escorregadia, de que havia hidroplanagem e de que os pilotos passavam por dificuldades para operações de pouso. Tais informações provieram dos vôos GOL 1879, TAM 3020, TAM 3461, GOL 1203, TAM 3006, TAM 3215, GOL 1968, VRG 2422, GOL 1265 e TAM 3108 [**cf. p. 38 do Relatório Final do CENIPA**].

8.4. No mesmo dia **16 de julho de 2007**, véspera da destruição do AIRBUS A-320, PR-MBK, a aeronave ATR-42-300, operada pela “PANTANAL” no voo PTN 4763, imediatamente após o toque do trem de pouso dianteiro na pista de CONGONHAS, deslizou para o lado esquerdo, saindo pela lateral da pista, derrapando no gramado, não sem antes atravessar uma das pistas de taxiamento, fato que sucedeu, segundo a apuração do CENIPA, devido à hidroplanagem [**cf. p. 38 do Relatório Final do CENIPA**].

8.5. No dia **17 de julho de 2007**, o piloto do voo GOL 1697 informou que a pista do aeroporto de CONGONHAS estava escorregadia, o que acarretou a suspensão das operações entre às 17h04min e 17h20min, liberando-se as operações em seguida ante a verificação de “ausência de poças d’água na pista” [**cf. p. 40 do Relatório Final do CENIPA**].

8.6. Por volta de 18h48min desse mesmo dia **17 de julho 2007**, a aeronave Airbus A-320, prefixo PR-MBK, operada pela “TAM” Linhas Aéreas e que realizava o voo JJ3054, procedente de Porto Alegre, após ter pousado na pista principal, cabeceira 35L (35 esquerda), percorreu toda a sua extensão na velocidade aproximada de 170 km/h, derivou à esquerda, ultrapassou o canteiro e, após ter sobrevoado a avenida Washington Luís, chocou-se contra o prédio da “TAM EXPRESS”, seguindo-se incêndio de grandes proporções que destruiu completamente a aeronave e a edificação.

JOSÉ CARLOS FERREIRA JÚNIOR [cf. fls. 793/795], MARCO AURÉLIO INCERTI DE LIMA [cf. fls. 801/804], JOÃO BAPTISTA MORENO DE NUNES RIBEIRO [cf. fls. 805/807], DANIEL ALVES DA SILVA [cf. fls. 808/811], GLANSKI OAKLONDE DE CAMPOS PACHECO JÚNIOR [cf. fls. 813/815], JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO [cf. fls. 1287/1290] e PAULO MARCELO SOUSA SOARES [cf. fls. 1291/1293].



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

8.7. Desse fato resultou a morte de 187 (cento e oitenta e sete) pessoas que estavam a bordo da aeronave e outras 12 (doze) pessoas que estavam no citado terminal de cargas aéreas: ADELAIDE HELEGDA ROLIM DE MOURA [Laudo a fls. 1602/1608]; ADRIEN BISSON [Laudo a fls. 1609/1614]; AKIO IWASAKI [Laudo a fls. 1615/1618]; ALANIS URA DONA ANDRADE [Laudo a fls.1619/1623]; ALEJANDRO GUILLERMO CAMOZZI [Laudo a fls. 1624/1631]; ALEXANDRE LOPES CATUSSATTO [Laudo a fls. 1632/1637]; ALEXANDRE RAFAEL DE GÓES [Laudo a fls. 1638/1645]; ALINE MONTEIRO CASTIGIO [Laudo a fls. 1646/1665]; ÁLVARO ALEXANDRO DA ROCHA PINTO BREGUEZ [Laudo a fls. 1666/1672]; ANA CAROLINA SANTOS DA CUNHA [Laudo a fls. 1673/1681]; ANA PAULA MORAES CAMARGO [Laudo a fls. 1682/1685] ANDERSON LUIS FALLEIRO CASSEL [Laudo a fls. 1686/1691]; ANDRÉ URA DONA [Laudo a fls. 1692/1698]; ANDRÉA ROTA SIECZKOWSKI [Laudo a fls. 1699/1703]; ÂNGELA DORNELES HAENSEI [Laudo a fls. 1704/1706]; ANGÉLICA ROJEK [Laudo a fls. 1707/1709]; ANTONIO CARLOS ARAÚJO DE SOUZA [Laudo a fls. 1710/1717]; ANTONIO GUALBERTO FILHO [Laudo a fls. 1718/1727]; ARNALDO BATISTA RAMOS [Laudo a fls. 1728/1730]; ARTHUR SOUTO MAIOR DE QUEIROZ [Laudo a fls. 1731/1737]; ATTILIO BILIBIO [Laudo a fls. 1738/1741]; BRUNA DE VILLI CHACCUR [Laudo a fls. 1742/1748]; BRUNO LIMA DO NASCIMENTO [Laudo a fls. 1749/1755]; BRUNO RICARDO ALMEIDA FERRAZ [Laudo a fls. 1756/1763]; CAIO AUGUSTO BUENO DALPRAT [Laudo a fls. 1764/1772]; CAIO FELIPE SANTOS DA CUNHA [Laudo a fls. 1773/1783]; CARLA FIORATTI [Laudo a fls. 1784/1790]; CARLOS ALBERTO DE SOUZA ANDRIOTTI [Laudo a fls. 1791/1798]; CARLOS GILBERTO ZANOTTO [Laudo a fls. 1799/1811]; CARLOS ROBERTO ROCKENBACH [Laudo a fls. 1812/1820]; CARMEN LUISA VICTÓRIA DA FONSECA [Laudo a fls. 1821/1827]; CÁSSIA NEGRETTE [Laudo a fls. 1828/1833]; CÁSSIO VIEIRA SÉRVULO DA CUNHA [Laudo a fls. 1834/1844]; CATILENE MAIA DE OLIVEIRA [Laudo a fls. 1845/1853]; CHRISTINE ALIAS DE SOUZA [Laudo a fls. 1854/1859]; CIRO KAZUHIRO NUMADA [Laudo a fls. 1862/1864]; CLAUDEMIR BUZZANELLI ARRIERO [Laudo a fls. 1865/1872]; CLAUDIA BARBARA [Laudo a fls. 1873/1879]; CLOVE MENDONÇA JUNIOR [Laudo a fls. 1880/1887]; DANIELA BAHDIR DIAS PINTO [Laudo a fls. 1888/1894]; DÉCIO TÉVOLA [Laudo a fls. 1895/1900]; DEMETRIO PRIOR TRAVESSA [Laudo a fls. 1901/1903]; DENÍLSON LOPES DA COSTA [Laudo a fls. 1904/1914]; DEOLINDA MAGALY VICTÓRIA DA FONSECA [Laudo a fls. 1915/1918]; DIOGO CASAGRANDE SALCEDE [Laudo a fls. 1919/1926]; DOUGLAS HENRIQUE OUTOR TEIXEIRA [Laudo a fls. 1927/1932]; EDMUNDO BERNARDO SILVA SMITH [Laudo a fls. 1933/1938]; EDUARDO MANCIA [Laudo a fls. 1939/1945]; ELAINE TAVARES DA SILVA [Laudo a fls. 1946/1951]; ELCITA DA SILVA RAMOS [Laudo a fls. 1952/1956]; ELENIZE DA SILVA FERRAZ [Laudo a fls. 1957/1964]; ELIANE SOARES DORNELLES [Laudo a fls. 1965/1972]; ELIDA MARIA DEMBINSKI [Laudo a fls. 1973/1980]; EMERSON JAIRO FREITAG [Laudo a fls. 1981/1989]; ENRICO SHIOHARA [Laudo a fls. 1990/1995]; ESIO SIQUEIRA FREITAS [Laudo a fls. 1996/2002];



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

EVELYN CRISTINE LEO CAMPOS [Laudo a fls. 2003/2008]; FABIANA HETZEL AMARAL [Laudo a fls. 2009/2016]; FABIANA CONDE RUZZANTE [Laudo a fls. 2017/2022]; FABIANO ROSITO MATOS [Laudo a fls. 2023/2026]; FÁBIO COSTA BALSELLS [Laudo a fls. 2027/2033]; FÁBIO MARTINHO NOVAKOSKI FERNANDES [Laudo a fls. 2034/2037]; FÁBIO VIEIRA MARQUES JÚNIOR [Laudo a fls. 2038/2042]; FABÍOLA KO FREITAG [Laudo a fls. 2043/2048]; FELIPE DE AQUINO FRATEZI [Laudo a fls. 2049/2055]; FERNANDO ANTONIO LAROQUE OLIVEIRA [Laudo a fls. 2056/2062]; FERNANDO FLECK DE PAULA PESSOA [Laudo a fls. 2063/2073]; FERNANDO MARQUES DE JESUS [Laudo a fls. 2074/2079]; FERNANDO TERGOLINA [Laudo a fls. 2080/2090]; FERNANDO VOLPE ESTADO [Laudo a fls. 2091/2093]; GABRIEL CORREA PEDROSA [Laudo a fls. 2094/2101]; GILMAR TENÓRIO ROCHA [Laudo a fls. 2102/2107]; GOTTFRIED TAGLOHNER [Laudo a fls. 2108/2115]; GUILHERME DUQUE ESTRADA DE MORAES [Laudo a fls. 2116/2118]; GUILHERME REIS PEDREIRA [Laudo a fls. 2119/2124]; GUSTAVO HENRIQUE PINTO MARTINS DA SILVA [Laudo a fls. 2127/2132]; GUSTAVO PEREIRA RODRIGUES [Laudo a fls. 2133/2137]; HELLEN DE CÁSSIA MONTEIRO [Laudo a fls. 2138/2140]; HELOISA HELENA LOPES [Laudo a fls. 2141/2147]; HENRIQUE STEPHANINI DI SACCO [Laudo a fls. 2148/2150]; HEURICO HIROCHI TOMITA [Laudo a fls. 2151/2156]; INÊS MARIA KLEINOWSKI [Laudo a fls. 2157/2160]; IVANALDO ARRUDA DA CUNHA [Laudo a fls. 2061/2164]; JAMILE AZEVEDO PONCE DE LEÃO [Laudo a fls. 2165/2181]; JANUS LUCAS LEITE SILVA [Laudo a fls. 2182/2185]; JAQUELINE CARDOZO DIAS [Laudo a fls. 2186/2193]; JOÃO FRANCISCO CALTABIANO [Laudo a fls. 2194/2197]; JOÃO ROBERTO BRITO [Laudo a fls. 2198/2204]; JOÃO VALMIR LEMES SOUZA [Laudo a fls. 2205/2211]; JOÃO AMÉRICO FLORES AMARAL [Laudo a fls. 2212/2220]; JOSÉ ANTÔNIO LIMA DA LUZ [Laudo a fls. 2221/2223]; JOSÉ ANTÔNIO RODRIGUES SANTOS SILVA [Laudo a fls. 2918/2920]; JOSÉ CARLOS DE OLIVEIRA [Laudo a fls. 2224/2232]; JOSÉ CARLOS PIERUCETTI [Laudo a fls. 2233/2235]; JOSÉ LUIS SOUTO PINTO [Laudo a fls. 2236/2239]; JULIA DE OLIVEIRA CAMARGO [Laudo a fls. 2240/2243]; JULIA ELIZABETE CABALLERO GOMES [Laudo a fls. 2244/2252]; JULIO CÉSAR REDECKER [Laudo a fls. 2253/2260]; KAREN MELISSA RAMOS [Laudo a fls. 2261/2267]; KÁTIA DA LUZ ESCOBAR [Laudo a fls. 2268/2274]; KATIANE MELISZEWSKI LIMA [Laudo a fls. 2275/2281]; KLEYBER AGUIAR LIMA [Laudo a fls. 2282/2284]; LARISSA ALMEIDA FERRAZ [Laudo a fls. 2284/2291]; LEILA MARIA OLIVEIRA DOS SANTOS [Laudo a fls. 2292/2294]; LINA BARBOSA CASSOL [Laudo a fls. 2295/2301]; LISIANE CIRLEI DA PIEVE SHUBERT [Laudo a fls. 2302/2308]; LUCAS PALOMINO MATTEDI [Laudo a fls. 2309/2315]; LUCIANA SIQUEIRA LANA ESTEVES [Laudo a fls. 2316/2322]; LUIS ANTONIO SAMPAIO SCHNEIDER [Laudo a fls. 2323/2329]; LUIZ ANTONIO RODRIGUES DA LUZ [Laudo a fls. 2330/2333]; LUIZ BARUFFALDI [Laudo a fls. 2334/2340]; LUIZ FERNANDO SOARES ZACCHINI [Laudo a fls. 2341/2348]; MADALENA SILVA [Laudo a fls. 2349/2352]; MARA ALINE PEREIRA DA SILVA [Laudo a fls. 2353/2359]; MARCEL CASSAL VICENTIM



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

[Laudo a fls. 2360/2367]; MARCELLO RODRIGUES PALMIERI [Laudo a fls. 2368/2375]; MARCELO CARLOS STELZER [Laudo a fls. 2376/2381]; MARCELO DE OLIVEIRA PEDREIRA [Laudo a fls. 2382/2389]; MARCELO PERES MARTHE [Laudo a fls. 2390/2396]; MARCIO ALEXANDRE DE MORAES [Laudo a fls. 2399/2407]; MARCIO ROGÉRIO ANDRADE [Laudo a fls. 2408/2411]; MARCO ANTONIO DA SILVA [Laudo a fls. 2412/2420]; MARCOS ANTONIO LEME CURTI [Laudo a fls. 2421/2426]; MARCOS DIAS STEPANSKY [Laudo a fls. 2427/2433]; MARIA DE FÁTIMA SANTIAGO [Laudo a fls. 2434/2440]; MARIA ELIZABETE SILVA CABALLERO [Laudo a fls. 2441/2450]; MARIA ISABEL CABALLERO GOMES [Laudo a fls. 2451/2457]; MARIANA SIMONETTE PEREIRA [Laudo a fls. 2458/2463]; MARIANA SUZUKI SELL [Laudo a fls. 2464/2469]; MARIO LOPES CORREA GOMES [Laudo a fls. 2470/2476]; MARLI PEDRO DOS SANTOS [Laudo a fls. 2477/2479]; MARTA MARIA FRANCO LAUDARES DE ALMEIDA [Laudo a fls. 2480/2486]; MELISSA URA DONA ANDRADE [Laudo a fls. 2487/2492]; MERY WILMA GARSK VIEIRA [Laudo a fls. 2493/2495]; MICHELE DIAS MIRANDA [Laudo a fls. 2914/2915]; MICHELLE SILVEIRA UNTERBERGER [Laudo a fls. 2496/2501]; MIREILE FRANCIANE BETTIOL [Laudo a fls. 2502/2504]; MIRTES TOMIE SUDA [Laudo a fls. 2505/2514]; NÁDIA BIANCHI MOYSÉS [Laudo a fls. 2515/2523]; NADJA MARIA SCOCZECKI DE PAULA [Laudo a fls. 2524/2529]; NELLY ELLY PRIEBE [Laudo a fls. 2530/2537]; NELSON WIEBBELLING [Laudo a fls. 2538/2544]; OSVALDO LUIZ DE SOUZA [Laudo a fls. 2916/2917]; PATRÍCIA HAUSCHILD [Laudo a fls. 2545/2550]; PAULA MASSERAN DE ARRUDA XAVIER [Laudo a fls. 2551/2559]; PAULO CASSIANO FELIZARDO DE OLIVEIRA [Laudo a fls. 2560/2568]; PAULO CÉSAR PAVI [Laudo a fls. 2569/2575]; PAULO DE TARSO DRESCH DA SILVEIRA [Laudo a fls. 2576/2582]; PAULO ROGÉRIO AMORETTY SOUZA [Laudo a fls. 2583/2586]; PEDRO AUGUSTO LINHARES CALTABIANO [Laudo a fls. 2587/2592]; PEDRO MIGUEL LOMELINO SILVA ABREU [Laudo a fls. 2593/2600]; PETER MAX FINZSCH [Laudo a fls. 2601/2607]; PRISCILA BERTOLDI CESÁRIO DA SILVA [Laudo a fls. 2608/2610]; RAFAELLA BUENO DALPRAT [Laudo a fls. 2611/2615]; RAQUEL SOARES WARMLING [Laudo a fls. 2616/2622]; REBECA GUNTHER HADDAD [Laudo a fls. 2623/2625]; REMI VICTÓRIA MOLLER [Laudo a fls. 2626/2632]; RENAN KLUG RIBEIRO [Laudo a fls. 2633/2642]; RENATA DE OLIVEIRA GONÇALVES [Laudo a fls. 2643/2649]; RENATO GARCIA RIBEIRO [Laudo a fls. 2650/2656]; RENATO SOARES DA SILVA [Laudo a fls. 2657/2663]; RICARDO DA SILVA ALMEIDA; RICARDO KLEY SANTOS [Laudo a fls. 2678/2681]; RICARDO PERCY TAZOE [Laudo a fls. 2682/2688]; RICHARD DE SALLES CANFIELD [Laudo a fls. 2689/2692]; ROBERTO GAVIOLLI [Laudo a fls. 2693/2705]; ROBERTO ILSON WEISS JUNIOR [Laudo a fls. 2706/2712]; RODRIGO DE SOUZA MOREALE [Laudo a fls. 2713/2719]; RODRIGO PRADO DE ALMEIDA [Laudo a fls. 2720/2726]; RODRIGO SPIANDORIM BENACHIO [Laudo a fls. 2727/2728]; ROGÉRIO NORIO SATO [Laudo a fls. 2729/2735]; ROGÉRIO TADEU DE LAURENTIS [Laudo a fls. 2736/2742]; ROSÂNGELA MARIA DE ÁVILA SEVERO [Laudo a fls. 2743/2746]; ROSPIERRE VILHENA BASTOS [Laudo a



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

fls. 2747/2760]; RUBEM WITHAEUPER [Laudo a fls. 2761/2764]; SANDRO ROGÉRIO SHUBERT [Laudo a fls. 2765/2774]; SÉRGIO SILVESTRE FREITAS [Laudo a fls. 2775/2778]; SIVAN RAMOS STUMPF [Laudo a fls. 2779/2785]; SILVANIA REGINA DE ÁTILA ALVES [Laudo a fls. 2786/2793]; SILVANO ALMEIDA BONFIM [Laudo a fls. 2794/2799]; SILVIA ANDRÉA GRUNEWALD [Laudo a fls. 2800/2805]; SIMONE LACERDA WESTRUPP [Laudo a fls. 2806/2812]; SONIA MARIA MACHADO [Laudo a fls. 2813/2819]; SORAYA MACHADO CHARARA [Laudo a fls. 2820/2827]; SUELY ANTONIETA STUMPF FLECK [Laudo a fls. 2828/2837]; SUELY LEAL FONSECA [Laudo a fls. 2838/2840]; THAIS VOLPI SCOTT [Laudo a fls. 2841/2852]; THIAGO DOMINGOS DA SILVA [Laudo a fls. 2853/2860]; VALDEMARINA BIDONE DE AZEVEDO E SOUZA [Laudo a fls. 2861/2868]; VALDIR CORDEIRO DE MORAES [Laudo a fls. 2869/2874]; VANDA UEDA [Laudo a fls. 2875/2883]; VILMA HELENA DUMMER KLUG [Laudo a fls. 2884/2889]; VINICIUS COSTA COELHO [Laudo a fls. 2890/2896]; VITACIR PALUDO [Laudo a fls. 2897/2903]; ZENILDA OTÍLIA DOS SANTOS [Laudo a fls. 2904/2912].

**III – DA ANÁLISE PERICIAL DA PISTA PRINCIPAL DE CONGONHAS:
FATORES CONCRETOS DE PERIGO À INCOLUMIDADE PÚBLICA**

9. A destruição completa da aeronave Airbus A-320, PR-MBK, operada pela TAM, e a morte de 199 (cento e noventa e nove pessoas) ocorreu 18 (dezoito) dias após a inauguração parcial da obra de engenharia destinada ao recapeamento da pista principal do aeroporto de CONGONHAS [cf. **Laudo de Exame de Obra de Engenharia n.º 3295-2007 – fls. 3176/3578**].

10. Tal obra fora realizada no contexto do Termo de Contrato de Serviços de Engenharia n.º 041-EG/2007/0024, de **11 de maio de 2007**, celebrado entre a INFRAERO e o Consórcio formado pela CONSTRUTORA OAS LTDA. e GALVÃO ENGENHARIA S/A. [cf. **Laudo de Exame de Obra de Engenharia n.º 3295-2007 – fls. 3176/3578**].

11. Segundo o cronograma estabelecido para a execução da obra da pista principal, constante na Especificação Técnica das Obras/Serviços de Engenharia e Recuperação da Pista de Pouso Principal do Aeroporto Internacional de Congonhas/São Paulo (SAO/GRL/900.ET-247/R1), de **julho de 2005**, a reforma teria início em **14 de maio de 2007** e término em **26 de setembro de 2007**, havendo a previsão de liberação da pista sem a realização



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

do “*grooving*” no início da primeira semana de **julho de 2007**, concomitante com a previsão de início do serviço de “*grooving*” [cf. **Laudo de Exame de Obra de Engenharia n.º 3295-2007 – fls. 3176/3578**].

12. A Instrução de Aviação Civil (IAC) 4302, que define **requisitos de atrito** e de **textura superficial** para pavimentos de pistas de pouso e decolagem resistentes à derrapagem, e que é de “*aplicação compulsória em aeródromos civis nos quais operam aeronaves de transporte aéreo regular doméstico e internacional*”, disciplina, no seu **item 2.1**:

*“2.1.1 Para efeito de aplicação desta Instrução, considera-se como nível de manutenção o valor de atrito de 0,50, excetuado o caso de aeroportos que possuam planos especiais de manutenção, nos quais o nível de manutenção passa a ser aquele definido nesses planos. 2.1.2 O valor mínimo admissível para o atrito médio de qualquer segmento do pavimento, com mais de 100 metros de comprimento, medido de acordo com a metodologia estabelecida nesta Instrução, não poderá ser inferior ao nível de manutenção. 2.1.3 Sempre que uma extensão de mais de 100 metros de pista apresentar atrito inferior ao nível de manutenção, a Administração Aeroportuária deverá providenciar: (1) a solicitação de expedição de NOTAM (Notice To AirMen – Aviso aos Aeronavegantes), com informações de que a pista, quando molhada, encontra-se escorregadia; e (2) **iniciar, prontamente, as ações corretivas apropriadas, visando a restaurar o nível de atrito exigido** (grifos apostos).*”

13. Em relação à **textura superficial**, determina a IAC 4302:

2.2.1 A profundidade média da macrotextura do pavimento de uma pista de pouso e decolagem, medida de acordo com metodologia apresentada nesta Instrução, não deverá ser inferior a 0,50 mm, ou outro valor específico constante de plano especial de manutenção, quando houver, sendo necessária ação corretiva apropriada, toda vez que esses níveis não forem alcançados. 2.2.2 A profundidade média da macrotextura recomendada para um pavimento novo é de 1 milímetro”.

14. Após a destruição da aeronave Airbus A-320, PR-MBK, o Setor Técnico-Científico do Departamento de Polícia Federal em São Paulo (SETEC) e a Diretoria de Engenharia da Aeronáutica (DIRENG) realizaram exames periciais na pista principal do Aeroporto de CONGONHAS.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

14.1. Acerca do **nível de atrito**, os Peritos do SETEC constataram índices inferiores àqueles requeridos pela IAC 4302 (0,50) para pista molhada, concluindo que *“os coeficientes de atrito constatados provocam o aumento da distância de frenagem das aeronaves e do risco de hidroplanagem”*, bem como que *“o atrito superficial do pavimento da pista principal em condições molhadas pode ser considerado pelo menos como um fator contribuinte ou interveniente no sinistro ocorrido, uma vez que uma melhor condição de atrito proporcionaria uma maior redução na velocidade comparativamente àquela experimentada pela aeronave sinistrada”* [cf. **Laudo de Exame de Obra de Engenharia n.º 3295-2007 – fls. 3176/3578**].

14.2. No que tange à **macrotextura** da pista principal, os Expertos concluíram que ela situava-se **aquém** do determinado para pavimentos novos, haja vista que a média obtida na trajetória da aeronave Airbus A-320, PR-MBK, foi de 0,48 mm (variando de 0,37 a 0,54). Sendo assim, assentaram que *“Comparativamente a uma situação na qual a macrotextura fosse igual ou superior a 1 mm, a macro-textura constatada provoca a diminuição do atrito por histerese⁴ e o aumento do risco de hidroplanagem”* [cf. **Laudo de Exame de Obra de Engenharia n.º 3295-2007 – fls. 3176/3578**].

14.3. À mesma conclusão chegou a DIRENG, consoante se depreende do seguinte período do Relatório A-67 do CENIPA: *“De acordo com o Relatório Técnico produzido pela DIRENG, a macrotextura da superfície do pavimento da pista principal de Congonhas encontrava-se abaixo dos níveis recomendados em 78% dos pontos ensaiados”* [cf. **p. 47 do Relatório Final A – n.º 67 do CENIPA/2009**].

15. A análise pericial empreendida pelo SETEC e pela DIRENG ainda verificou a inexistência de área segurança de fim da pista (RESA), nada obstante recomendação da Organização Internacional de Aviação Civil (ICAO) desde o ano de 2003 [cf. **Laudo de Exame de Obra de Engenharia n.º 3295-2007 – fls. 3176/3578**].

15.1. No ponto, os Peritos do SETEC declinaram que a *“inexistência de áreas de segurança de fim de pista é considerada pelo menos como um fator contribuinte do sinistro ocorrido, uma vez que a eventual existência de uma área adicional além da cabeceira proporcionaria a possibilidade de continuidade na desaceleração observada na aeronave*

⁴ Fenômeno que ocorre em materiais viscoelásticos quando submetidos a ciclos de carregamento e descarregamento, representando a energia absorvida pelo material.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

sinistrada” [cf. Laudo de Exame de Obra de Engenharia n.º 3295-2007 – fls. 3176/3578].

16. Por fim, a perícia do SETEC verificou que a pista principal do aeroporto de CONGONHAS foi liberada para operações sem a existência de “*grooving*” [cf. Laudo de Exame de Obra de Engenharia n.º 3295-2007 – fls. 3176/3578].

16.1. Com efeito, conquanto previsto na Especificação Técnica, os Peritos constataram que o serviço de “*grooving*” não havia sido executado em razão da cura da massa asfáltica para propiciar o corte sem o esborcinamento das paredes verticais do sulco com o carregamento do tráfego [cf. Laudo de Exame de Obra de Engenharia n.º 3295-2007 – fls. 3176/3578].

16.2. Dessarte, concluiu-se que “*a ausência de grooving no dia 17/07/2007 pode ser considerada pelo menos como um fator contribuinte ou interveniente no sinistro ocorrido, uma vez que uma melhor condição de atrito proporcionaria uma maior redução na velocidade comparativamente àquela experimentada pela aeronave sinistrada*” [cf. Laudo de Exame de Obra de Engenharia n.º 3295-2007 – fls. 3176/3578].

17. Ante o que foi apurado pelos exames técnicos levados a efeito pelo SETEC e pela DIRENG, bem assim o conteúdo dos diversos relatos de pista escorregadia nos dias **15, 16 e 17 de julho de 2007**, exsurge evidente que o pavimento principal do aeroporto de CONGONHAS (17R/35L) foi liberado para operações de pouso e decolagem sem que apresentasse os níveis de segurança adequados, ao menos para operações com pista molhada.

IV – DA ANÁLISE PERICIAL DA AERONAVE AIRBUS A-320, PR-MBK, OPERADA PELA TAM NO DIA 17 DE JULHO DE 2007: OUTROS FATORES CONCRETOS DE PERIGO À INCOLUMIDADE PÚBLICA

18. A aeronave Airbus A-320, PR-MBK, operada pela “TAM” no dia **17 de julho de 2007**, era dotada de dois gravadores de voo, conhecidos como “caixas pretas”: (a) o *CVR (Cockpit Voice Recorder)* é o gravador de voz da cabine; (b) o *FDR (Flight Data Recorder)* disponibiliza os parâmetros de voo.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

19. De acordo com a análise técnica do SETEC e do CENIPA, o voo JJ3054, procedente de Porto Alegre, se desenvolveu normalmente até que, logo após ter tocado a pista, um dos tripulantes relatou a ausência de *spoilers* (um dos sistemas de freios da aeronave), o que teria levado a tripulação a tomar providências não rotineiras⁵ [cf. **Laudo de Exame de Aeronave – Acidente Aeronáutico n.º 803-2008 – fls. 3702/33857 e p. 44 do Relatório Final do CENIPA**].

19.1. As manetes de controle de empuxo, localizadas na cabine de comando da aeronave, no módulo central, entre os assentos dos pilotos e que servem para controlar o empuxo dos motores, estavam posicionadas em modo “*climb*” (posição para subida da aeronave e velocidade de cruzeiro) até dois segundos antes do toque na pista quando a **manete esquerda** foi levada para a posição “*idle*” (posição neutra – potência mínima) e, em seguida, para a posição “*maximum reverse*” (reverso máximo – máximo empuxo reverso), operação que, através da abertura de uma espécie de *concha* na turbina, apresenta-se como importante instrumento de frenagem da aeronave [cf. **Laudo de Exame de Aeronave – Acidente Aeronáutico n.º 803-2008 – fls. 3702/33857 e p. 44 do Relatório Final do CENIPA**].

19.2. De outro lado, a **manete de empuxo direita** permaneceu todo esse tempo (até o choque final) na posição “*climb*” (posição para subida da aeronave e velocidade de cruzeiro). Em consequência, os “*spoilers*” (freios aerodinâmicos) não se abriram, assim como o “*autobrake*” (freio automático) não atuou, ocasionando o desengajamento do sistema de gerenciamento do motor, o que fez com que o motor direito permanecesse acelerado, seguindo-se o acidente ante a ineficácia dos freios manuais (freios de pedal).

20. Segundo o relatório do CENIPA, o *FDR (Flight Data Recorder)* da aeronave registrou que, na etapa anterior, com pouso em Porto Alegre, a tripulação do Airbus A-320, PR-MBK, realizou precisamente os procedimentos estabelecidos na MEL/MMEL (*Master Minimum Equipment List*) para a operação com um reversor inoperante [cf. **p. 44 do Relatório Final do CENIPA**].

⁵ O Manual de Operações da Aeronave, conhecido como *FCOM (Flight Crew Operation Manual)*, na seção 3.03.72 determina à tripulação o imediato e simultâneo posicionamento de ambas as manetes (direita e esquerda) na posição *maximum reverse* (reverso máximo – máximo empuxo reverso) assim que os trens de pouso tenham tocado na pista (operação demonstrada a fls. 517/521 do laudo pericial). Frise-se, sob esse aspecto, que o mesmo manual de operações, desta feita na seção 02.78, determina que as tripulações obedeçam a idêntico procedimento, também na hipótese de um dos reversores estar inoperante. No caso em questão, a aeronave acidentada tinha um dos reversores inoperante (direito), o que indica que a tripulação deveria ter adotado o mesmo procedimento determinado na aludida seção 3.03.72 do manual da aeronave.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

21. Os Peritos do SETEC concluíram que a operação incorreta das manetes pelos pilotos do Airbus A-320, PR-MBK, foi o fator determinante para a ocorrência do acidente [cf. **Laudo de Exame de Aeronave – Acidente Aeronáutico n.º 803-2008 – fls. 3702/33857**].

22. Nada obstante, os Peritos do SETEC destacaram que não houve uniformidade no procedimento adotado pelos pilotos que realizaram os quatro últimos pousos da aeronave Airbus A-320, PR-MBK, bem como que a decisão de não aderir ao procedimento padronizado, combinada às dificuldades experimentadas ao longo do voo, poderia conduzir ao erro de operação das manetes de empuxo [cf. **Laudo de Exame de Aeronave – Acidente Aeronáutico n.º 803-2008 – fls. 3702/33857**].

22.1. Ainda para os Peritos da Polícia Federal, poderiam ter contribuído para a modificação do padrão operacional previsto no manual da aeronave os seguintes fatos concretamente identificados no exame pericial: (a) o peso da aeronave encontrava-se próximo do máximo peso permitido para pouso; (b) o controle de tráfego aéreo informou que a pista encontrava-se escorregadia; (c) um dos reversores de empuxo da aeronave encontrava-se inoperante (pinado); (d) o procedimento para pouso com um reversor de empuxo inoperante havia sido modificado recentemente; (e) o procedimento vigente trazia a ressalva de que, em pistas contaminadas, poderia haver um aumento na distância de pouso requerida [cf. **Laudo de Exame de Aeronave – Acidente Aeronáutico n.º 803-2008 – fls. 3702/33857**].

22.2. No mesmo sentido, concluiu o CENIPA que, dentre “as informações relevantes obtidas por meio do CVR, destaca-se que: antes do pouso, houve certa preocupação por parte do PIC⁶ quanto às condições da pista devido à chuva; que os pilotos estavam conscientes do fato de que o motor número 2 tinha o reversor desativado; e, após o pouso, o SIC⁷ constatou que não houve deflexão dos ‘ground spoilers’” [cf. **p. 44 do Relatório Final do CENIPA**].

23. Deveras, dispõe o manual da aeronave que no momento do pouso, mesmo com um ou ambos os reversores inoperantes (o que não impede a utilização da aeronave por pelo menos 240 horas de voo) deve a tripulação, antes do toque na pista, posicionar imediata e simultaneamente as manetes de empuxo na posição “idle” (posição neutra – potência mínima) e, na

⁶ Pilot in Command.

⁷ Second in Command.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

seqüência, após o toque, na posição máximo reverso [cf. **Laudo de Exame de Aeronave – Acidente Aeronáutico n.º 803-2008 – fls. 3702/33857**].

23.1. Na mesma seção, indica-se que, na hipótese de contaminação da pista, se um dos reversores encontrar-se inoperante, deve-se acrescentar cinquenta e cinco metros de pista nos cálculos de distância requeridos para o pouso e frenagem [cf. **Laudo de Exame de Aeronave – Acidente Aeronáutico n.º 803-2008 – fls. 3702/33857**].

24. No entanto, o procedimento era diverso até **janeiro de 2007**, pois o manual da aeronave determinava que, no momento do pouso, estando um dos reversores inoperantes, deveria a tripulação manter a manete correspondente a esse reversor inoperante, mesmo após o toque na pista, na posição “idle” (posição neutra – potência mínima). A outra, cujo reversor estava em operação, deveria seguir para a posição reverso máximo [cf. **Laudo de Exame de Aeronave – Acidente Aeronáutico n.º 803-2008 – fls. 3702/33857**].

24.1. A alteração determinando que, em qualquer caso, com reversores inoperantes ou não, ambas as manetes sejam posicionadas em reverso máximo após o toque na pista, ocorreu justamente por conta de pelo menos outros doze acidentes semelhantes ao sucedido com a aeronave Airbus A-320, PR-MBK, ou seja, ocasionados por conta do equivocado posicionamento das manetes de empuxo.

24.2. Desses doze acidentes, quatro deles envolveram aeronaves similares ao Airbus A-320, PR-MBK, a saber: o *Airbus A-320*, nas Filipinas (Bacoled – 1998), Estados Unidos (Phoenix – 2002), Rússia (Moscou – 2003) e Taiwan (Taipei – 2004).

25. Entretanto, o CENIPA concluiu que a mudança no procedimento de operação da aeronave com reversor desativado previsto na MEL/MMEL, ocorrida em **janeiro de 2007**, não havia sido comunicada pela TAM aos pilotos, de modo que “*Só se tomava conhecimento do procedimento ao voar num equipamento nesta situação, ocasião na qual o tripulante deveria consultar a MEL*”, bem assim que “*o procedimento de consulta à MEL não assegurava a devida aderência aos dispositivos nela estabelecidos e nem sempre era rigidamente observado*” [cf. **p. 54 do Relatório Final do CENIPA**].



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

V – DA RESPONSABILIDADE PENAL DE MARCO AURÉLIO DOS SANTOS DE MIRANDA E CASTRO E DE ALBERTO FAJERMAN

26. Em **13 de dezembro de 2006** reuniram-se nas dependências da ANAC, no Rio de Janeiro, representantes da ANAC, da INFRAERO, da “TAM” Linhas Aéreas S/A, da “GOL” Linhas Aéreas e da “BRA” Linhas Aéreas, para avaliar e deliberar sobre os critérios e parâmetros para a continuidade das operações no aeroporto de CONGONHAS em caso de pista molhada [cf. doc. n.º 09].

26.1. Na ocasião, a ANAC foi representada por LUIZ KAZUMI MIYADA, JOB BATISTA GÂMBARO e GILBERTO SCHITTINI. A INFRAERO fazia-se representar por WILLER LARRY FURTADO, Superintendente do Aeroporto de CONGONHAS, e dos engenheiros MÁRIO TINEN e ELIANA AKEMI KOGINA. Pela “TAM” estavam WILL FULVIO DE MEDEIROS NUNES, MARCOS CASTANHEIRO e OSVALDAIR DA SILVA. IGOR BURNO representava a “GOL”, enquanto IVAN VERGARA e ALÍRIO FERREIRA representavam a “BRA” [cf. doc. n.º 09].

27.2. Segundo se extrai do conteúdo da Ata n.º 06-RJ/SIE-GGCO/06, embora a pista principal do aeroporto de CONGONHAS tivesse se submetido a uma retexturização do seu pavimento para a conservação do coeficiente de atrito, havia informes de que ela se apresentava, sob chuva, “espelhada” [cf. doc. n.º 09].

27.3. Na ocasião, GILBERTO SCHITTINI, Gerente de Padrões de Avaliação de Aeronaves da ANAC, destacou que *“três incidentes ocorridos recentemente poderiam ser considerados indícios de que há um potencial de ocorrências mais graves, com ultrapassagem do final da pista (varar a pista), principalmente se houver uma situação de decolagem abortada (RTO – Rejected Take off), ou uma situação de pouso com velocidade e altura superior a de aproximação (pouso alto e embalado) [cf. doc. n.º 09 – grifos apostos].*

27.4. GILBERTO SCHITTINI também observou que *“especial atenção deve ser dada pela empresa aérea no 'despacho' de suas aeronaves efetuando um 're-despacho', sempre que houver condições temporárias, que esteja degradando as performances de pouso e decolagem, incluindo, no caso em evidência, o desempenho com pista molhada e as condições do seu pavimento” [cf. doc. n.º 09].*



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

27.5. Ante esse contexto, GILBERTO SCHITTINI informou que estava elaborando uma ISR – Instrução Suplementar ao RBHA 121, relativa às operações com pista molhada [cf. doc. n.º 09].

28. Com efeito, foi da reunião do dia **13 de dezembro de 2006** que surgiu a ISRBHA 121-189, que previa restrições para as operações no aeroporto de CONGONHAS com pista molhada, em especial aeronaves com sistema de freio inoperante, a qual foi veiculada no sítio eletrônico da ANAC a partir de **31 de janeiro de 2007** [doc. n.º 07 e fls. 3944/3951 do inquérito policial da Polícia Civil].

29. MARCO AURÉLIO DOS SANTOS DE MIRANDA E CASTRO, Diretor de Segurança de Voo da “TAM” Linhas Aéreas S/A (*Safety*), tinha conhecimento das péssimas condições da pista de CONGONHAS pelo menos desde o dia **13 de dezembro de 2006**, tendo enviado para a aludida reunião na ANAC seu subordinado imediato, WILL FULVIO DE MEDEIROS NUNES [cf. fls. 1504/1507 do inquérito policial da Polícia Civil].

29.1. Em **28 de dezembro de 2006**, **MARCO AURÉLIO DOS SANTOS DE MIRANDA E CASTRO** esteve presente a uma reunião no CENIPA e, a despeito de a reunião ter ensejado específicas recomendações de segurança para operar no aeroporto de CONGONHAS em dias de chuva⁸, omitiu-se no seu dever de direcionar as aeronaves da “TAM” Linhas Aéreas para outro aeroporto, deixando, ainda, a partir do mês de **janeiro de 2007**, de divulgar aos pilotos da “TAM” Linhas Aéreas que o procedimento de operação com o reversor desativado (pinado) da aeronave Airbus A-320 havia sido mudado (BS-A-320-31-1267)

29.1. Ademais, **MARCO AURÉLIO DOS SANTOS DE MIRANDA E CASTRO** omitiu-se de, na condição de Diretor de Segurança de Voo da “TAM” Linhas Aéreas S/A (*Safety*), fiscalizar o comportamento de suas tripulações, deixando de acompanhar e verificar eventuais tendências adversas, deixando de observar o *Operator’s Flight Safety Handbook*, o manual de segurança de operações da própria empresa aérea que determina a identificação, análise, avaliação e controle dos riscos, na obtenção de um padrão mínimo de segurança.

⁸ Nesse sentido, confira-se o termo de depoimento de MARCO AURÉLIO a fls. 4332/4333 e a fls. 3163/3170 do inquérito policial da Polícia Civil.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

29.2. No ponto, destaque-se que, consoante assentado no item 25 da presente denúncia, o CENIPA concluiu que a mudança no procedimento de operação da aeronave com reversor desativado previsto na MEL/MMEL, ocorrida em **janeiro de 2007**, não havia sido comunicada pela TAM aos pilotos **[cf. p. 54 do Relatório Final do CENIPA]**.

29.3. O CENIPA também constatou que:

(a) o setor de “*Safety*” da TAM, dirigido por **MARCO AURÉLIO DOS SANTOS DE MIRANDA E CASTRO**, não estava adequadamente estruturado, sendo que, dentre os profissionais do setor, somente 6 estavam qualificados para a realização de investigações de segurança operacional, na condição de Agentes de Segurança de Vôo (ASV), e outros 3 qualificados para o processamento de Relatórios de Prevenção. Somente no ano de 2006, o setor processou um total de 151 incidentes e 2821 Relatórios de Prevenção **[cf. p. 53 do Relatório Final do CENIPA]**;

(b) ou seja, o “*safety*” não dispunha de meios humanos e materiais compatíveis com a envergadura da “TAM”: eram 21 (vinte e uma) pessoas qualificadas no setor para um total de aproximadamente 19.000 (dezenove mil) funcionários, dos quais cerca de 5.500 (cinco mil e quinhentos) eram tripulantes espalhados por 23 (vinte e três) bases no Brasil e 11 (onze) no exterior, voando cerca de 375.000 (trezentos e setenta e cinco mil) horas com 109 (cento e nove) aeronaves **[cf. p. 53 do Relatório Final do CENIPA]**;

(c) a comunicação do “*safety*” da “TAM” com os tripulantes eram feitas apenas através de “*e-mail*” corporativo, sem que houvesse um instrumento de controle que permitisse atestar que as informações transmitidas eram efetivamente lidas, prescindindo de um importante elemento da comunicação **[cf. p. 53 do Relatório Final do CENIPA]**;

(d) o setor de “*safety*” da “TAM” era percebido pelos tripulantes como um setor pouco atuante, que não dava a devida importância às informações a ele reportadas. Esta impressão decorria principalmente da falta de “*feedback*” das soluções dadas aos reportes relacionados à segurança de vôo recebidos pelo setor, diante da envergadura da “TAM”, gerando um ciclo **[cf. p. 54 do Relatório Final do CENIPA]**;

(e) excetuando o relatório de perigo (ou relatório de prevenção), não existia no “*safety*” da TAM nenhum mecanismo pró-ativo de



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

busca efetiva de falhas com a possibilidade de relato de problemas, incidentes, lapsos, deslizes ou ameaças que fosse tratado de forma sistemática e com análises de tendências.

30. ALBERTO FAJERMAN era Vice-Presidente de Operações da TAM Linhas Aéreas S/A e, mesmo tendo conhecimento das péssimas condições de atrito e frenagem da pista principal do aeroporto de CONGONHAS, em especial nos dias de chuva, não tomou providências para que, após inúmeros avisos de que a pista principal do aeroporto de CONGONHAS estava escorregadia, as aeronaves da “TAM” fossem redirecionadas para outro aeroporto, deixando, ainda, a partir do mês de **janeiro de 2007**, de divulgar aos pilotos da “TAM” Linhas Aéreas que o procedimento de operação com o reversor desativado (pinado) da aeronave Airbus A-320, havia sido mudado (BS-A-320-31-1267)

31. Com efeito, cientificando-se do teor da reunião do dia **13 de dezembro de 2006**⁹, ou seja, que a pista principal do aeroporto de CONGONHAS, em dias de chuva, encontrar-se-ia escorregadia e que, portanto, as aeronaves somente poderiam nela operar se estivessem com todos os reversos regulares, **ALBERTO FAJERMAN** não determinou que, nos dias **15, 16 e 17 de julho de 2007**, as aeronaves da “TAM” fossem direcionadas a outro aeroporto com melhores condições para pouso ou, então, efetuado a substituição da aeronave com reverso inoperante¹⁰.

VI – DA RESPONSABILIDADE PENAL DE DENISE MARIA ABREU

32. Consoante apontado no item 5.7. da presente denúncia, por força da argumentação deduzida pela ANAC com o respaldo da Informação Suplementar de RBHA-121-189, às **21h40 min do dia 22 de fevereiro de 2007** a Desembargadora Federal CECÍLIA MARCONDES determinou a liberação da pista principal do Aeroporto de CONGONHAS para todas as operações, sem qualquer restrição [**doc. n.º 08**].

⁹ Confira-se o teor do depoimento de ALBERTO FAJERMAN a fls. 1508/1512 do inquérito policial da Polícia Civil.

¹⁰ Nesse diapasão, confira-se o teor do depoimento de GILBERTO PEDROSA SCHITTINI: “*que, na opinião do declarante, considerando as condições de tempo, peso da aeronave com um dos reversos travados, o Centro de Coordenação Operacional da empresa TAM, no dia do acidente, DEVERIA OU TER INDICADO UM OUTRO AEROPORTO COM MELHORES CONDIÇÕES PARA POUSO DA AERONAVE, OU ENTÃO DEVERIA TER SUBSTITUÍDO AQUELA AERONAVE POR OUTRA COM REVERSOS OPERANTES*” [cf. fls. 3944/3951 do inquérito policial da Polícia Civil].



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

33. Segundo o apurado, ao conceder a decisão liberatória, a Desembargadora Federal CECÍLIA MARCONDES fiou-se fundamentalmente no teor da Informação Suplementar de RBHA-121-189, haja vista que **DENISE MARIA AYRES ABREU**, então Diretora da ANAC, sustentou pessoalmente a sua validade em reunião realizada no dia **22 de fevereiro de 2007** e que, com a sua adoção pelas companhias aéreas, o aeroporto de CONGONHAS revestia-se de segurança¹¹.

34. De ver-se, contudo, que, quando apresentada à Desembargadora Federal CECÍLIA MARCONDES, a Informação Suplementar de RBHA-121-189 consubstanciava um estudo interno da ANAC.

35. Assim, em ordem a conferir aparência de legalidade à Informação Suplementar de RBHA-121-189 e, assim, convencer o Poder Judiciário Federal de que a pista do aeroporto de CONGONHAS reunia condições de segurança, **DENISE MARIA AYRES ABREU** determinou, em **31 de janeiro de 2007**, que o Superintendente de Infra-Estrutura Aeroportuária da ANAC, LUIZ KAZUMI MIYADA, inserisse no sítio eletrônico da ANAC a Informação Suplementar de RBHA-121-189¹².

36. Registre-se que, na condição de Diretora da ANAC, **DENISE MARIA AYRES ABREU** teve conhecimento das péssimas condições de atrito e de frenagem da pista principal do aeroporto de CONGONHAS pelo menos desde **10 de abril de 2006**, quando foi realizada uma reunião no auditório do aeroporto de CONGONHAS tendo como objeto as operações de aviões com reversos inoperantes e a situação da pista de CONGONHAS [cf. **fls. 3944/3951 do inquérito policial da Polícia Civil**].

¹¹ Anote-se, por oportuno, o seguinte trecho do depoimento prestado pela Desembargadora Federal CECÍLIA MARCONDES: “recebeu os Procuradores da ANAC junto com a Dra. Denise, além de mais uma pessoa que deveria ser da área de gestão e dois técnicos. O documento de fls. 429, que é a informação suplementar de RPHA, foi por eles explicado; (...) A Desembargadora destaca que a partir do momento que a ANAC apresenta um documento judicialmente, o mesmo deveria ser aplicado pela ANAC e adotado pelas companhias aéreas. Informa ainda que, **na presença da Desembargadora e funcionários, a Diretora da ANAC defendeu a validade do documento, alegando ser este o motivo pelo qual havia segurança na pista do aeroporto de Congonhas. Em momento algum a diretora informou que poderia haver problemas para a adoção deste documento por parte das companhias aéreas. (...) Que na reconsideração da decisão, o que pesou foi exatamente o documento, já que fartas argumentações já haviam sido apresentadas pela ANAC, bem como outros documentos, não sendo, portanto, preferida decisão favorável à ela, por falta de respaldo. (...)**” [cf. doc. n.º 10 – grifos apostos].

¹² No ponto, confira-se o seguinte trecho do depoimento de LUIZ KAZUMI MIYADA: “Perguntado especificamente sobre os e-mails trocados no dia 31, o e-mails das 12:07 foi encaminhado ao Dr. Schittini informando que, por determinação da Dra. Denise, a última versão deveria ser inserida no site da ANAC” [cf. doc. n.º 11]



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

36.1. Nesta mesma reunião indicou-se abertamente, segundo declinou GILBERTO SCHITTINI, que *“AS AERONAVES NO CASO DE PISTA MOLHADA DEVERIA TER TODOS OS REVERSOS DE EMPUXO OPERANTES; que, deseja deixar bem claro que quando constou na ata naquela reunião de que no caso de pista molhada as aeronaves deveriam ter todos os reversos operantes, QUIS DIZER QUE VALERIA PARA TODAS AS OPERAÇÕES, E NÃO ESPECIFICAMENTE PARA POUSO OU DECOLAGEM”* [cf. fls. 3945 do inquérito policial da Polícia Civil].

36.2. Relembre-se que foi da reunião do dia **13 de dezembro de 2006** que surgiu a ISRBHA 121-189, prevendo restrições para as operações no aeroporto de CONGONHAS com pista molhada, em especial aeronaves com sistema de freio inoperante, veiculada no sítio eletrônico da ANAC a partir de **31 de janeiro de 2007** [doc. n.º 07 e fls. 3944/3951 do inquérito policial da Polícia Civil].

37. Assim, tem-se que **DENISE MARIA AYRES ABREU** agiu com imprudência, haja vista que, mesmo ciente das péssimas condições de frenagem da pista principal do aeroporto de CONGONHAS, notadamente em dias de chuvas, e do fato que a IS-RBHA 121-189, que previa restrições para as operações no aeroporto de CONGONHAS, em especial aeronaves com sistema de freio inoperante, não tinha validade formal, preconizou a liberação da pista principal do aeroporto de CONGONHAS junto ao Tribunal Regional Federal da 3ª Região, chegando mesmo a atestar para Desembargadora Federal Relatora que a IS-RBHA 121-189 era formalmente válida e eficaz.

38. Deveras, se de fato válida fosse a IS-RBHA 121-189, a aeronave AIRBUS A-320, PR-MBK, operada pela “TAM” ver-se-ia impedida de pousar na pista principal do aeroporto de CONGONHAS no dia **17 de julho de 2007**, evitando-se, assim, a morte de 199 (cento e noventa e nove) pessoas [cf. fls. 3944/3951 do inquérito policial da Polícia Civil].

VII – DA TIPIFICAÇÃO PENAL E DOS REQUERIMENTOS

39. Ante todo o exposto, o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL denuncia** a Vossa Excelência **MARCO AURÉLIO DOS SANTOS DE MIRANDA E CASTRO, ALBERTO FAJERMAN e DENISE MARIA AYRES ABREU** como incurso no artigo 261, parágrafos primeiro e terceiro c.c. o



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

artigo 263, todos do Código Penal, requerendo que, recebida, registrada e autuada esta, se lhes instaure o devido processo legal, citando-se os denunciados para os termos do processo penal, ouvindo-se as testemunhas abaixo arroladas, prosseguindo-se até final prolação de sentença condenatória.

ROL DE TESTEMUNHAS

1. GILBERTO PEDROSA SCHITTINI ;
2. LUIZ KAZUMI MIYADA;
3. CECÍLIA MARCONDES [Desembargadora Federal do Tribunal Regional Federal da 3ª Região];
4. JOSÉ EDUARDO BATALHA BROSCO [FIs. 1287/1290];
5. ELIAS AZEM FILHO [FIs. 472/476];
6. MARCO AURÉLIO INCERTI DE LIMA [FIs. 801/804];
7. JOÃO RAMIRO BORGES DE DEUS [FLS. 1343/1345];
8. JOÃO BAPTISTA MORENO DE NUNES RIBEIRO [FIs. 805/807]

São Paulo, 11 de julho de 2011

RODRIGO DE GRANDIS
PROCURADOR DA REPÚBLICA



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM SÃO PAULO

RUA PEIXOTO GOMIDE, N.º 768 – CERQUEIRA CÉSAR – SÃO PAULO
CEP: 01409-905 – TELEFONE N.º (11) 3269-5000 – www.prsp.mpf.gov.br

1ª Vara Criminal da Subseção Judiciária de São Paulo
Inquérito Policial n.º 2007.61.81.008823-6

MANIFESTAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

MM. Juiz Federal:

1. O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL oferece, em separado, **denúncia**, em face de **MARCO AURÉLIO DOS SANTOS DE MIRANDA E CASTRO, ALBERTO FAJERMAN e DENISE MARIA AYRES ABREU**, consubstanciada em 25 (vinte e cinco) laudas impressas somente no anverso, dando-os como incursos no artigo 261, parágrafos primeiro e terceiro c.c. o artigo 263, todos do Código Penal.

2. Tendo presente que o delito que consubstancia o objeto da imputação penal deduzida na presente denúncia não se insere na competência desse MM. Juízo da 1ª Vara Criminal Federal da Subseção Judiciária de São Paulo, e que a primeira providência judicial relacionada aos fatos fora distribuída originariamente à 8ª Vara Criminal Federal da Subseção Judiciária de São Paulo [2007.61.81.008614-8], o **Ministério Público Federal** requer a redistribuição dos autos a fim de que a peça acusatória ora ofertada seja apreciada pelo MM. Juízo Federal prevento [cf. art. 83 do CPP].

3. Como diligências preliminares requer-se:

3.1. a remessa aos autos da Folha de Antecedentes (Justiça Federal, Justiça Estadual de São Paulo e IIRGD/SP) e certidões criminais do que nela, eventualmente, constar.

São Paulo, 11 de julho de 2011

RODRIGO DE GRANDIS
PROCURADOR DA REPÚBLICA