



MPF  
FLS. \_\_\_\_\_  
2ª CCR

**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**  
**2ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO**

**VOTO 852/2014**

**PROCEDIMENTO MPF: 1.30.001.003073/2012-09**

**ORIGEM: PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**

**PROCURADOR OFICIANTE: ANTÔNIO DO PASSO CABRAL**

**RELATOR: CARLOS ALBERTO CARVALHO DE VILHENA COELHO**

**NOTÍCIA DE FATO. SUPOSTO CRIME DE ATENTADO CONTRA A SEGURANÇA DO TRANSPORTE AÉREO (CP, ARTIGO 261). ARQUIVAMENTO FUNDADO NA SUFICIÊNCIA DA SANÇÃO ADMINISTRATIVA APLICADA AO INVESTIGADO PELA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC. REVISÃO (LC 75/93, ARTIGO 62, INCISO IV). NÃO HOMOLOGAÇÃO. EXPOSIÇÃO A PERIGO DE AERONAVE. MANOBRA EMPREENDIDA QUE ESTÁ EM DESACORDO COM AS MANOBRAS PREVISTAS INCLUSIVE PARA TREINAMENTOS NA FORMAÇÃO OU QUALIFICAÇÃO DE PILOTOS, E, COM MAIS RAZÃO, PARA VOOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, COMO NO CASO DOS AUTOS. DESIGNAÇÃO DE OUTRO MEMBRO PARA PROSSEGUIR NA PERSECUÇÃO PENAL.**

1. Notícia de Fato instaurada para apurar suposto crime de atentado contra a segurança do transporte aéreo (CP, artigo 261).
2. O Procurador da República oficiante promoveu o arquivamento do feito, por entender ser suficiente a resposta estatal para o fato, uma vez que a Agência Reguladora competente aplicou sanção administrativa prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica ao piloto que agiu de forma irresponsável, de modo que a intervenção penal se torna desnecessária.
3. Revisão (LC 75/93, artigo 62, inciso IV).
4. Extraem-se da Nota Técnica 3/2012/GVAAG/GGAG/SSO, de 28 de março de 2012, excertos bastante elucidativos que denotam, com clareza, a exposição a perigo de aeronave.
5. A manobra empreendida, conhecida como “badalo”, está em desacordo com as manobras previstas inclusive para treinamentos na formação ou qualificação de pilotos, e, com mais razão, para voos de transporte de passageiros, como no caso dos autos, ainda que tenha sido realizada “a pedido do proprietário da aeronave”, gerando risco não apenas para a vida das pessoas que estão a bordo, como também daqueles que estão em solo, razão por que deve ser veemente combatida, não sendo suficiente sua reprovação somente na seara administrativa.
6. Voto pela não homologação do arquivamento e pela designação de outro membro do Ministério Público Federal para prosseguir na persecução penal.

Está sob apreciação Notícia de Fato instaurada para apurar suposto crime previsto no artigo 261 do Código Penal, atribuído ao nacional Ricardo de Rezende Herter.

Extrai-se do Procedimento Administrativo 00065.016669/2012-19 da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC que, num determinado programa de televisão, foi veiculado um vídeo no qual Ricardo aparece pilotando um helicóptero, ao lado do proprietário da aeronave, com a presença de outras duas mulheres. Durante o voo, Ricardo realiza uma manobra arriscada, conhecida como “badalo”, que, segundo a Nota Técnica 3/2013 da ANAC (fls. 32/34), não é aconselhada, principalmente quando há passageiros a bordo.

A ANAC aplicou a Ricardo a sanção prevista no artigo 302 do CBA, como se depreende dos Autos de Infração 1789/2012, 1994/2012, 1995/2012 e 1788/2012 (f. 35/37).

O Procurador da República oficiante promoveu o arquivamento do feito nos seguintes termos:

*[...] É certo que vige, em nosso ordenamento, o princípio da obrigatoriedade, pelo qual a autoridade policial detém o poder-dever de investigar, o qual é indeclinável, e o Ministério Público, o de ajuizar a ação penal pública, não lhes cabendo, diante da conduta delituosa, aferir a presença do interesse público para fins de oferecer denúncia. Disso decorre a impossibilidade de dispensar totalmente a investigação.*

*Mas existe ainda outra questão crucial, especialmente referente à tipicidade.*

*Como todos os ramos do sistema normativo, o Direito Penal também se dirige às condutas em sociedade. Entretanto, para além de todos os outros, constitui a lei criminal o braço do aparato jurídico-estatal que se ocupa das condutas humanas mais incisivamente afrontosas aos valores mais caros ao Estado Democrático brasileiro. Daí se falar comumente em sede doutrinária do seu caráter seletivo, fragmentário, subsidiário, dentre outros.*

*Os valores constitucionalmente assegurados, como bens jurídicos, podem ser tutelados de diversos modos. Há aqueles que apenas o são por normas extrapenais, vez que o legislador não os elegeu como sendo valores de suma importância em nossa sociedade; portanto, embora mereçam proteção, as medidas de repressão contra eles direcionadas podem muito bem exercer seu papel através de normas não-penais.*

*De outra sorte, há os bens jurídicos, que de tão relevantes para a comunidade brasileira, necessitam de repressão não apenas extrapenal, mas também de cunho criminal. Neste caso, o que distingue uma e outra resposta estatal, vale dizer, a extrapenal e a penal, é a intensidade do desvalor da conduta contra eles direcionadas.*

*Destarte, pode-se concluir que mesmo bens jurídicos altamente importantes e cujas violações são previstas pela normativa penal de forma genérica, podem ou não ser tutelados pelo Direito Penal, a depender da modalidade de conduta contra eles direcionada. Neste sentido, cite-se o exemplo do direito de liberdade, cláusula pétrea constitucional, o qual apenas será tutelado pelas normas incriminadoras se, além da conduta tendente a lesioná-lo amoldar-se a um dos tipos penais da legislação criminal, infringi-lo de tal modo que apenas mediante a resposta jurídico-penal o bem jurídico liberdade reste plenamente assegurado.*

*Nesta seara, é mister, para verificação da tipicidade, que o aplicador da norma verifique se o custo impingido ao agente pela punição criminal mostra-se equivalente ao benefício social oriundo da punição. Caso a lesão ao bem jurídico tutelado seja insignificante, de mínimo valor, a movimentação de todo o aparato estatal para a persecução de um delito como este, de improvável esclarecimento, é medida de absoluta ineficiência administrativa.*

*De fato, no presente caso, além de uma prognose improvável a respeito da prova do dolo, a Agência Reguladora competente já aplicou a sanção prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica ao piloto que agiu de forma irresponsável. Já houve, então, sanção administrativa para o ilícito, que parece ser suficiente resposta estatal para o fato.*

*Nesse quadro, importa ressaltar a recomendação de utilizar-se de outros meios coercitivos antes de valer-se o Estado da sanção penal, que deve ser a ultima ratio. Tendo havido administrativa adequada, entendo que descabe recurso à sanção penal [...].*

Os autos foram remetidos a esta 2<sup>a</sup> Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal para o exercício de sua função revisional (LC 75/93, artigo 62, inciso IV).

No que interessa, é o relatório. .

Com o devido respeito ao valoroso colega Procurador da República oficiante ouso dele discordar.

É que os fatos, tais como descritos, amoldam-se, em tese, ao crime de atentado à segurança de transporte aéreo, tipificado no artigo 261 do Código Penal<sup>1</sup>, o qual busca tutelar bem cuja exploração (direta ou mediante autorização, concessão ou permissão) é da União, nos termos do artigo 21, inciso XII, alínea “c”, da Constituição Federal<sup>2</sup>. De se ver também que compete à Justiça Federal processar e julgar “os crimes cometidos a bordo de navios ou aeronaves, ressalvada a competência da Justiça Militar” (CF, artigo 109, inciso IX).

<sup>1</sup> **Atentado contra a segurança de transporte marítimo, fluvial ou aéreo** Art. 261 - Expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, ou praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação marítima, fluvial ou aérea: Pena - reclusão, de dois a cinco anos.

<sup>2</sup> Art. 21. Compete à União: (...) XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: (...) c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

Extraem-se da Nota Técnica nº 3/2012/GVAAG/GGAG/SSO, de 28 de março de 2012, excertos bastante elucidativos que denotam, com clareza, a exposição a perigo de aeronave. Confira-se (f. 32-verso e 33):

1. Pelas imagens observou-se um voo realizado a baixa altura, com referências visuais, sobrevoo de pontos da cidade do Rio de Janeiro e seu litoral evidenciando características de um voo turístico;
2. A manobra de decolagem mostrada identifica parâmetros excessivos de arfagem (alto grau de inclinação do nariz para baixo) nas condições observadas;
3. Durante e após o voo, os participantes fazem comentários sobre o “badalo” que é uma manobra em desacordo com as manobras previstas, tanto para voos de transporte de passageiros como para treinamentos na formação ou qualificação de pilotos. (vide Manobras nos Manuais indicados como referência e disponíveis no site da ANAC: <http://www2.anac.gov.br/habilitacao/manualCursos.asp>);
  - 3.1 A manobra denominada “badalo” tem esse nome devido ao movimento que o helicóptero cumpre no céu similar ao do badalo no interior do sino, um movimento pendular;
  - 3.2 Inicia-se com um mergulho (perda de altura) a fim de se obter uma alta velocidade na aeronave, seguido de uma ascensão abrupta (ganho de altura) até um ponto onde é feito um giro de 180 graus, no eixo, trazendo o helicóptero numa posição inversa para um novo mergulho e, assim sucessivamente, imprimindo à aeronave a manobra em forma pendular ou de um badalo;
  - 3.3 O risco desta manobra aumenta porque durante o mergulho após o topo da ascensão (velocidade de deslocamento em relação ao solo quase zero), em descida com grande razão, cria uma esteira durante a descida propiciando a instabilidade do rotor principal (rotor em condições de voo descendente) podendo levar o rotor principal a velocidades limites causando efeitos de ponta de pás, aumentando o arrasto da asa, (arrasto induzido), descontrole direcional; criando área de turbulência, variação e descontrole das pás, tecnicamente conhecido VORTEX RING, tendo como resultados a perda de sustentação e afundamento contínuo e, mesmo com a aplicação do comando coletivo em toda potência disponível, será insuficiente para controlar a descida; além do descontrole das pás, ainda existe a possibilidade de tocarem no cone de cauda, causando a perda total de controle da aeronave.

De se ver que a manobra empreendida está em desacordo com as manobras previstas inclusive para treinamentos na formação ou qualificação de pilotos, e, com mais razão, para voos de transporte de passageiros, como no caso dos autos, ainda que tenha sido realizada “a pedido do proprietário da aeronave” (f. 07).

Ademais, impende destacar que a manobra realizada (“badalo”) põe em risco não apenas a vida das pessoas que estão a bordo, como também daquelas que estão em solo, razão por que deve ser veemente combatida, não sendo suficiente sua reprovação somente na seara administrativa.

**Com essas considerações, voto pela não homologação do arquivamento e pela designação de outro membro do Ministério Público Federal para dar prosseguimento à persecução penal.**

Encaminhem-se os autos ao Procurador-Chefe da Procuradoria da República no Estado do Rio de Janeiro, para cumprimento, cientificando-se o Procurador da República oficiante, com nossas homenagens.

Brasília/DF, 17 de fevereiro de 2014.

**Carlos Alberto Carvalho de Vilhena Coelho**

Procurador Regional da República  
Suplente - 2<sup>a</sup> CCR/MPF

/GCVV