



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

**VOTO Nº 9523/2017**

**INQUÉRITO POLICIAL Nº 5044931-78.2015.4.04.7000**

**ORIGEM: 12ª VARA FEDERAL DE CURITIBA/PR**

**PROCURADOR OFICIANTE: JOSÉ SOARES**

**RELATORA: LUIZA CRISTINA FONSECA FRISCHEISEN**

**INQUÉRITO POLICIAL. APLICAÇÃO DO ART. 28 DO CPP. ACIDENTE AÉREO. INTERESSE DA UNIÃO. ARQUIVAMENTO PREMATURO. ATRIBUIÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL PARA PROSSEGUIR NA INVESTIGAÇÃO.**

1. Inquérito policial instaurado para apurar a queda de aeronave comercial bimotor, na data de 06.11.2012, na zona rural do município de Almirante Tamandaré, que resultou em 4 óbitos (2 tripulantes e 2 passageiros).
2. Realizadas diversas diligências, o Procurador da República requereu: “seja suscitado conflito negativo de competência. Caso este Juízo não suscite o conflito, requer-se o arquivamento do feito: a) porque a suposta negligência dos gestores operacionais não foi causa direta e suficiente do crime do art. 261, § 3º, do CP; b) porque está extinta a punibilidade (por morte) do crime de homicídio culposo (art. 121, § 3º, do CP), já que os autores culpados foram o piloto e o copiloto (que não dimensionaram adequadamente a quantidade de combustível da aeronave), que também morreram no acidente”.
3. A Juíza Federal rejeitou integralmente a promoção ministerial por entender que “não tendo sido totalmente afastada a ocorrência do delito do art. 261 do Código Penal, ainda que em sua forma culposa, e havendo ainda elementos a serem esclarecidos acerca de todas as circunstâncias que possam ter influenciado no acidente, de rigor o prosseguimento das investigações”.
4. Mantido o dissenso, os autos foram remetidos à 2ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal, para fins do artigo 28 do Código de Processo Penal.
5. Evidencia-se o interesse da Justiça Federal nas investigações, sendo inequívoco que o acidente aéreo investigado colocou em risco a segurança do sistema de navegação aérea, serviço público de competência da União (art. 21, XII, “c”, CF88).
6. Além disso, ainda que a causa direta do acidente provavelmente tenha sido a falta de combustível, outras circunstâncias, que não apenas eventual erro dos pilotos, podem ter influenciado na imprecisão do abastecimento, conforme Relatório do CENIPA, que aponta problemas relacionados à manutenção da aeronave, especialmente quanto à imprecisão dos liquidômetros, e a ausência de supervisão da empresa quanto à observância pelas tripulações do Manual Geral de Operações - MGO, bem como de fixação, nas Ordens de Missão - OM, de uma quantidade de combustível mínimo para cada etapa de voo, evidenciando possível negligência da empresa de transporte aéreo quanto à segurança de suas operações.
7. Assim sendo, “não há como se afastar de plano a contribuição da conduta dos gestores da empresa no implemento das causas do acidente, seja em razão da manutenção insuficiente das aeronaves de sua propriedade, seja na forma de administração e divisão das tarefas, especialmente por tratar-se o delito do art. 261 do Código Penal de tipo de perigo abstrato”.
8. Devolução dos autos ao ofício originário para prosseguimento, facultando-se ao Procurador da República oficiante, se for o caso, que, com fundamento em

sua independência funcional, requeira a designação de outro membro para tanto, nos termos do Enunciado nº 03 do Conselho Institucional do Ministério Público Federal.

Trata-se de inquérito policial instaurado pela Polícia Civil de Almirante Tamandaré-PR com o objetivo de apurar a queda da aeronave comercial bimotor, prefixo PT-MFW 08009412412, na data de 06.11.2012, por volta das 18h30, na zona rural do município de Almirante Tamandaré, que resultou em quatro óbitos (dois tripulantes e dois passageiros) (evento 1.1 p. 1 e 2).

A aeronave pertencia à empresa Hércules Táxi Aéreo contratada para realizar o transporte de dinheiro em papel moeda pela empresa Brinks Transporte de Valores (evento 1.1 p. 4 e 9-17). O avião saiu da cidade de Dourados-MS com destino a Curitiba-PR, aeroporto do Bacacheri (evento 1.1 p. 30 e 66).

Estavam a bordo da aeronave quatro ocupantes, sendo que o piloto Leonardo Uchoa Lessa Azevedo, o copiloto Carlos Gilberto Mohr e um dos funcionários da empresa Brinks, Leandro Ferreira dos Santos, vieram a óbito no local do acidente. O outro funcionário, Vilmar Rodrigues, foi encaminhado em estado grave ao Hospital do Trabalhador em Curitiba, mas veio a falecer na madrugada do dia 07.11.2012 (evento 1.1 p. 46).

O Ministério Público do Estado do Paraná requereu judicialmente o declínio de competência para a Justiça Federal, por entender que as causas de acidentes aéreos são muito complexas e envolvem órgãos do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e órgãos do serviço público federal, atraindo desta forma o interesse da União. Argumentou, ainda, que *“eventual crime de homicídio doloso ou culposos, se ocorreu no caso dos autos, teve lugar a bordo de aeronave, o que atrai a atribuição da Polícia Federal para investigar o caso, como também da Justiça Federal apreciar o caso.”* (Fls. 69/71)

A Juíza de Direito, acatando o entendimento do Ministério Público Estadual, declinou da competência à Justiça Federal, por entender que os fatos

se deram a bordo de aeronave, o que justifica a aplicação do art. 109, inc. IV e IX da CF/88 (fl. 72).

Redistribuídos, os autos foram remetidos ao Ministério Público Federal que requisitou novas diligências, nos seguintes termos:

As investigações iniciais não apontam para a ocorrência de qualquer crime, a fixar a competência desta Justiça Federal, nos termos do art. 109, IX da CF, levando a crer tratar-se de lamentável acidente.

No entanto, por prudência e para afastar derradeiramente a possibilidade da ocorrência de delito, requer este Ministério Público Federal que este Juízo requirite as análises e conclusões da investigação SIPAER (Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) sobre o acidente aéreo ao CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos), com endereço no SHIS QI 05, Área Especial 12 - Lago Sul - Brasília/DF CEP:71615-600 FONE: (61) 3364-8800 / FAX: (61) 3365-1004, nos moldes do art. 88-I, § 2º da Lei nº 12.970/2014. Observa-se que, segundo relatório, ev. 1-INC1, fl. 9, técnicos da Aeronáutica, compareceram ao local, na data do fato, isolaram a área e registraram a ocorrência com fotografias e filmagens. (Fls. 92/93)

A Juíza da 12ª Vara Federal de Curitiba/PR reconheceu a competência da Justiça Federal e daquele Juízo, determinando a realização das diligências já requeridas, sob os seguintes fundamentos:

Em primeiro exame, neste momento processual, reconheço a competência da Justiça Federal, conforme art. 109, IV, CF, tendo em vista a competência exclusiva da União para explorar e controlar a navegação aérea, inferindo-se, daí, em princípio, ser de interesse federal a apuração das circunstâncias acerca da queda de aeronave que, inclusive, provocou a morte de várias pessoas. Ademais, embora, conforme observou o Ministério Público Federal, as investigações iniciais não apontem para a ocorrência de crime, aplica-se a disposição do inciso IX do art. 109 da Constituição Federal.

Reconheço, ainda, a competência deste Juízo, porque se cogita a ocorrência de acidente com aeronave, não se verificando, a princípio, hipótese de eventual crime de homicídio doloso, o que atrairia a competência da 13ª Vara desta Subseção Judiciária.

3. Intime-se a autoridade policial federal para que, em prosseguimento das investigações, realize as diligências já solicitadas pelo Ministério Público Federal ao evento 13.

Nos termos da Resolução nº 63/2009 do CNJ, o inquérito policial passou a tramitar diretamente entre o Ministério Público Federal e a Polícia Federal.

Realizadas diversas diligências, o Procurador da República José Soares (Evento 41) requereu: *“seja suscitado conflito negativo de competência. Caso este Juízo não suscite o conflito, requer-se o arquivamento do feito: a) porque a suposta negligência dos gestores operacionais não foi causa direta e*

*suficiente do crime do art. 261, §3º, do CP; b) porque está extinta a punibilidade (por morte) do crime de homicídio culposo (art. 121, §3º, do CP), já que os autores culpados foram o piloto e o copiloto (que não dimensionaram adequadamente a quantidade de combustível da aeronave), que também morreram no acidente”, merecendo destaque os seguintes argumentos:*

[...]

Importa destacar que os laudos de exame de necropsia concluíram que a causa dos óbitos foi hemorragia aguda, as lesões foram provocadas por ação contundente em acidente de aviação e não foram produzidas por meio de veneno, fogo, explosivo, asfixia, tortura ou por meio insidioso ou cruel. Ademais, vale consignar que todas as pesquisas toxicológicas para álcool etílico e benzoilmetilecgonina (cocaína) apresentaram resultado negativo (evento 28.4).

Assim, forçoso reconhecer que não foi praticado qualquer crime a bordo da aeronave, podendo ter ocorrido um simples acidente ou eventualmente a prática do crime previsto no art. 261 do Código Penal [...]

Ademais, abstraindo o uso do relatório como elemento de prova, mas extraindo dele algumas informações que possam nortear a investigação, observa-se que foi identificada a causa do acidente, qual seja, a falta de combustível (evento 40.2 p. 10, item 1.16).

[...]

Outrossim, não é qualquer delito, seja ele doloso ou culposo, envolvendo transporte aéreo que atrairá a competência da Justiça Federal, na medida em que se mostra necessária, para tanto, que a lesão ou ofensa seja direta a bens, serviços ou interesses da União, não sendo suficiente ofensa meramente reflexa ou indireta.

Ademais, nos termos do citado entendimento, inferem-se do tipo penal previsto no art. 261 do CP duas condutas: uma primeira, qual seja, expor a perigo embarcação ou aeronave, própria ou alheia, na qual podemos ter como objeto material uma aeronave da União ou de outros entes da federação ou de particular. Assim, somente no caso em que a aeronave for da União é que a Justiça Federal será competente, nos termos do art. 109, IV, da Constituição Federal.

A segunda conduta consiste em praticar qualquer ato tendente a impedir ou dificultar navegação aérea, a qual pode ser direcionada a um objeto determinado ou atingir o sistema como um todo. Nesses casos, imprescindível perquirir acerca do elemento subjetivo do agente, bem como acerca do potencial de risco a uma série de aeronaves, além de passageiros e tripulantes, situação em que existirá o interesse da União e a competência da Justiça Federal.

[...]

Todavia, no presente caso não se está diante de aeronave pertencente à União, tampouco de considerável potencial de risco a outras aeronaves, para o que sequer há notícia nos autos, do que resulta a competência da Justiça Estadual para processar e julgar o presente feito. Vale relembrar que este Juízo reconheceu a competência federal apenas “em primeiro exame, neste momento processual” (evento 15).

A Juíza Federal rejeitou integralmente a promoção ministerial por entender que *“não tendo sido totalmente afastada a ocorrência do delito do art. 261 do Código Penal, ainda que em sua forma culposa, e havendo ainda*

*elementos a serem esclarecidos acerca de todas as circunstâncias que possam ter influenciado no acidente, de rigor o prosseguimento das investigações”.*

Mantido o dissenso, os autos foram remetidos à 2ª Câmara de Coordenação e Revisão do Ministério Público Federal, para fins do artigo 28 do Código de Processo Penal.

É o relatório.

Com a devida vênia do Procurador da República, a competência é da Justiça Federal, e consequentemente a atribuição é do Ministério Público Federal, sendo prematuro o arquivamento neste momento.

Nesse sentido acompanho integralmente os fundamentos expendidos pela Juíza Federal Carolina Moura Lebbos, a seguir transcritos:

[...]

No presente inquérito policial, entretanto, remanesce o interesse da Justiça Federal nas investigações, eis que o acidente aéreo investigado, apesar do ponderado pelo Parquet, teve a potencialidade de colocar em risco a segurança do sistema de navegação aérea, serviço público de competência da União (art. 21, XII, "c", CF88).

[...]

Ante o exposto, reafirmo a competência da Justiça federal para processamento do feito.

Quanto ao pedido subsidiário de arquivamento do feito, tampouco merece prosperar.

Da análise dos presentes autos verifica-se a produção das seguintes provas: laudos de exame de local (evento 1, INIC1, p. 29-37), exame de necropsia (evento 1, INIC1, p. 46-58) e exame toxicológico (evento 1, INIC1, p. 50 e 52).

Também aportaram aos autos: informações quanto aos tripulantes (evento 28, DESP1 e DESP2); boletim de ocorrência (evento 28, DESP3); parecer meteorológico da data dos fatos (evento 28, DESP5); certificado de aeronavegabilidade e informações da aeronave (evento 28, DESP6 e DESP7); e relatório final do CENIPA - Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (evento 40, DESP2).

Os exames necroscópicos e toxicológicos apontaram a morte dos tripulantes e dos passageiros por contusões oriundas do acidente aéreo, ausentes rastros de envenenamento.

O relatório final A-526/CENIPA/2015 atestou haver indícios de falta de combustível na aeronave, em decorrência de um possível cálculo impreciso quando do abastecimento (evento 40, DESP2), sendo possível inferir que tenha sido esta a causa direta do acidente.

Em seu parecer pelo arquivamento do feito, sustentou o Parquet federal que, diante disso, eventual culpa pelo ocorrido recairia sobre o piloto e copiloto da aeronave, que não teriam dimensionado adequadamente a quantidade de combustível. Quanto aos gestores operacionais, a suposta negligência não teria sido causa direta e suficiente do art. 261, § 3º, do Código Penal, argumentando que "o nexo de causalidade não está assaz firme, pois tal causa está muito distante do resultado criminoso. A causa direta e por si suficiente do acidente foi a

falha do piloto e do copiloto, pois não verificaram que o combustível existente não seria suficiente para o trajeto".

Não é, contudo, o que a princípio se extrai do Relatório do CENIPA. Entre os principais fatores que contribuíram para as circunstâncias que resultaram no acidente, elencou-se (grifei):

**- Cultura do grupo de trabalho – contribuiu.**

Os tripulantes da empresa, comumente, não realizavam os registros de combustível e realizavam cálculos aproximados com base no combustível remanescente de voos anteriores, cujo controle sobre parâmetros não era confiável. Essas atitudes refletiam uma cultura do grupo de trabalho, que se reproduziu neste acidente

(...)

**- Julgamento de Pilotagem – contribuiu.**

A tripulação julgou que a quantidade de combustível existente na aeronave era suficiente para realizar o voo.

**- Manutenção da aeronave – contribuiu.**

O fato de os liquidômetros não marcarem a quantidade correta de combustível influenciou diretamente o desfecho do voo, uma vez que os fatores de planejamento e a consciência situacional dos pilotos ficaram prejudicados.

(...)

**- Planejamento de voo – contribuiu.**

A tripulação não analisou adequadamente o combustível previsto para cumprir a etapa de voo SBDO – SBBI. A Ordem de Missão não estipulava qual era a quantidade mínima de combustível necessário para cumprir as etapas de voo, ficando a cargo da tripulação essa decisão.

**- Processo decisório – contribuiu.**

Os tripulantes não reuniram e avaliaram adequadamente as informações disponíveis para o correto abastecimento da aeronave, o que culminou na decisão de não realizar o abastecimento em SBDO.

**Processos organizacionais – contribuiu.**

A empresa não realizava o acompanhamento do desempenho de seus pilotos, a fim de

identificar as disfunções existentes, como o não cumprimento do MGO.

**- Supervisão gerencial – indeterminado.**

A empresa não era rigorosa nos preenchimentos dos diários de bordo e dos manifestos

de carga das aeronaves, ficando sem controle dos procedimentos operacionais realizados

pelas tripulações, o que pode ter contribuído para que a aeronave decolasse com

combustível insuficiente para o voo.

Apesar de haver no MGO os parâmetros estabelecidos para calcular a autonomia para realizar voos VFR/IFR, a empresa não definia nas OM qual era o combustível mínimo para cada etapa de voo, deixando ao comandante da aeronave tomar essa decisão.

Do cotejo destes fatores constata-se que, ainda que a causa direta do acidente provavelmente tenha sido a falta de combustível, outras circunstâncias, que não apenas eventual erro dos pilotos, podem ter influenciado na imprecisão do abastecimento. O órgão de controle aeronáutico cita, expressamente, problemas relacionados à manutenção da aeronave, especialmente quanto à imprecisão dos liquidômetros, e a ausência de supervisão da empresa quanto à observância pelas

tripulações do Manual Geral de Operações - MGO, bem como de fixação, nas Ordens de Missão - OM, de uma quantidade de combustível mínimo para cada etapa de voo.

[...]

Na medida em que as próprias aeronaves que eram utilizadas pela empresa de transporte aéreo apresentavam defeitos exatamente no equipamento utilizado para medição da quantidade de combustível, tem-se que o abastecimento de forma insuficiente poderia escapar ao controle da tripulação, já que não era possível aferir, de forma exata, a quantidade de combustível que existia na aeronave.

[...]

Verifica-se do constatado pelo CENIPA que o sócio da empresa, que desempenhava o cargo de Gerente de Segurança Operacional, delegava as funções que seriam inerentes a sua posição ao Chefe de Operações, que era o próprio piloto da aeronave, em desacordo com os regulamentos específicos. Este acúmulo de atividades pelo Chefe de Operações foi apontado como uma possível causa de comprometimento à análise dos riscos das operações. Somado este fator à inexistência nas Ordens de Missão de um valor mínimo obrigatório para abastecimento dos aviões, evidencia-se possível negligência da empresa de transporte aéreo quanto à segurança de suas operações.

Assim sendo, não há como se afastar de plano a contribuição da conduta dos gestores da empresa no implemento das causas do acidente, seja em razão da manutenção insuficiente das aeronaves de sua propriedade, seja na forma de administração e divisão das tarefas, especialmente por tratar-se o delito do art. 261 do Código Penal de tipo de perigo abstrato.

Saliente-se, como alertado pelo próprio Comando da Aeronáutica, por meio do CENIPA (Ofício 32/AJU/715 - evento 27, REL\_FINAL\_IPL, p. 6-8), que as investigações levadas a efeito por aquele órgão não se propõem a estabelecer responsabilidades, tampouco comprovar qualquer causa provável do acidente, mas tão somente estabelecer hipóteses que possam ter influenciado para sua ocorrência. Não pode, portanto, ser utilizado como único elemento de prova de eventual responsabilidade penal.

Exatamente em razão disso é que, não tendo sido totalmente afastada a ocorrência do delito do art. 261 do Código Penal, ainda que em sua forma culposa, e havendo ainda elementos a serem esclarecidos acerca de todas as circunstâncias que possam ter influenciado no acidente, de rigor o prosseguimento das investigações.

Evidencia-se o interesse da Justiça Federal nas investigações, sendo inequívoco que o acidente aéreo investigado colocou em risco a segurança do sistema de navegação aérea, serviço público de competência da União (art. 21, XII, "c", CF88).

Além disso, ainda que a causa direta do acidente provavelmente tenha sido a falta de combustível, outras circunstâncias, que não apenas eventual erro dos pilotos, podem ter influenciado na imprecisão do abastecimento, conforme muito bem observado pela Juíza Federal ao mencionar o Relatório do CENIPA, que aponta problemas relacionados à manutenção da aeronave, especialmente quanto à imprecisão dos liquidômetros, e a ausência de supervisão da empresa quanto à observância pelas tripulações do Manual Geral

de Operações - MGO, bem como de fixação, nas Ordens de Missão - OM, de uma quantidade de combustível mínimo para cada etapa de voo, evidenciando possível negligência da empresa de transporte aéreo quanto à segurança de suas operações.

Assim sendo, ainda seguindo o entendimento da Juíza Federal, *“não há como se afastar de plano a contribuição da conduta dos gestores da empresa no implemento das causas do acidente, seja em razão da manutenção insuficiente das aeronaves de sua propriedade, seja na forma de administração e divisão das tarefas, especialmente por tratar-se o delito do art. 261 do Código Penal de tipo de perigo abstrato”*.

Ante o exposto, voto pela devolução dos autos ao ofício originário para prosseguimento, facultando-se ao Procurador da República oficiante, se for o caso, que, com fundamento em sua independência funcional, requeira a designação de outro membro para tanto, nos termos do Enunciado nº 03 do Conselho Institucional do Ministério Público Federal<sup>1</sup>.

Cientifique-se o Juízo da 12ª Vara Federal de Curitiba/PR.

Brasília/DF, 5 de dezembro de 2017.

**LUIZA CRISTINA FONSECA FRISCHEISEN**

Subprocuradora-Geral da República

Coordenadora – 2ª CCR

/T.

---

<sup>1</sup> Não homologado o declínio de atribuições, os autos retornam ao ofício originário para prosseguimento, facultando-se ao membro, se for o caso, que, com fundamento em sua independência funcional, requeira a designação de outro membro para tanto. (Referência normativa: art. 10, § da Resolução CNMP nº 143/2016. Referência processual: PA 1.28.000.000684/2011-74 e PA nº 1.14.003.000253/2013-35).