



mais operariam em Congonhas sem que todos os sistemas de freios estivessem em funcionamento (reversores de empuxo incluídos), bem como que não seria feito o chamado *abastecimento econômico* em vôos de e para Congonhas.

Sob esse aspecto, cumpre destacar, que o *abastecimento econômico* é prática comum entre as Companhias Aéreas, tendo em vista as diferenças no preço do combustível de aviação nos mais diversos estados do Brasil. Assim, por exemplo, muito embora num vôo de Porto Alegre para São Paulo a rota possa ser cumprida com parte do tanque de combustível, se o preço em Porto Alegre é menor, a aeronave é abastecida com mais do que o necessário, gerando diminuição nos custos da empresa.

Essa diminuição de custos, no entanto, muito embora saudável do ponto de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

vista financeiro, demanda maior atenção no aspecto operacional, pois a aeronave estará por certo muito mais pesada quando do pouso na escala seguinte.

É por isso que a prática foi vetada nessa reunião, tendo em vista que o Aeroporto de Congonhas, além de apresentar problemas de aderência, como já citado, tem pista curta, está no centro da cidade e, como dito, é conhecido como *Porta-Aviões*.

De acordo com Gilberto Schittini, nessa reunião ficou estabelecido que as empresas aéreas deveriam aplicar essas restrições, até porque, o quanto acordado viraria ato normativo.

A norma contendo, dentre outras restrições, as duas acima citadas, foi para



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

o site da Anac, segundo consta, por determinação da diretora Denise Abreu e do superintendente de infra-estrutura da mesma agência, Cel. Luis Myada (fls.6543).

Seguiu-se decisão de se restringir a utilização da pista de Congonhas para grandes aeronaves, decisão esta proferida em ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público Federal.

Em pedido de reconsideração dessa decisão, feito junto à Desembargadora do Tribunal Regional Federal, Dra. Cecília Marcondes, um dos argumentos utilizados para a alcançada liberação da pista foi justamente a norma *ANAC ISRBHA 121-189*. Na oportunidade, dentre aqueles que pessoalmente apresentaram esse argumento à Desembargadora, em nome da



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

ANAC, estava a diretora da agência, Dra. Denise Maria Ayres Abreu.

Frise-se que a pista foi liberada e o acidente aeronáutico ora investigado contou com aeronave que pousou em Congonhas com reversor inoperante e abastecimento econômico, seguindo-se a polêmica instaurada com relação à validade da aludida norma, notadamente porque, não obstante a sua publicação no *site* da ANAC, somente após o acidente é que se verificou que não havia obedecido aos seus requisitos formais, tal como apreciação pelo colegiado da agência, não tendo, desta forma, a pretendida validade jurídica.

Ora, considerando que em duas reuniões da qual participaram ANAC, INFRAERO e TAM deliberou-se por estas restrições, quer nos parecer que muito embora se



possa discutir a validade jurídica da norma, todos tinham conhecimento dos riscos de Congonhas e sabiam que uma operação segura nesse aeródromo somente poderia ser realizada respeitando-se os seus parâmetros.

Se assim é, omitiram-se *ANAC*, *INFRAERO* e *TAM*, a primeira porque mesmo diante das inúmeras ocorrências apontadas, não conferiu validade jurídica a uma instrução que se mostrava fundamental para a segurança das operações em Congonhas, nem tampouco instrumentalizou efetiva fiscalização para verificação de seu cumprimento. A segunda porque, sendo responsável pelo gerenciamento do Aeroporto de Congonhas, além de ter liberado a pista sem a observância dos padrões de segurança mínimos exigidos (macrotextura e *grooving* – conforme item anterior) também não tomou qualquer providência para aumentar o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

nível de segurança. A empresa aérea porque mesmo tendo comparecido a essas reuniões, mesmo tendo conhecimento da necessidade de se impor restrições, ignorou as recomendações impostas e permitiu que sua aeronave voasse para Congonhas no dia 17 de julho, sem que um dos reversores estivesse operando e praticando o abastecimento econômico.

Frise-se que uma vez obedecidos os parâmetros estabelecidos pela norma, a aeronave estaria impedida de voar para Congonhas e, não obstante o posicionamento assimétrico das manetes, o risco de acidente ou suas conseqüências seriam menores, seja por conta da extensão da pista, seja por conta da menor quantidade de combustível queimado em função do choque.

Assinatura manuscrita em tinta preta, localizada no canto inferior direito da página.



III – DAS RESPONSABILIDADES NA ESFERA PENAL

Diante de todo o exposto, a investigação nos leva à inarredável conclusão de que há indícios de ação ou omissão culposa no âmbito penal por parte de alguns profissionais afetos ao sistema aeronáutico, sejam da fabricante da aeronave, da operadora, da administradora do aeroporto ou da agência reguladora.

Antes, porém, é importante assinalar alguns aspectos a respeito da natureza dessa responsabilidade.

No Brasil, adotamos a regra do *nullum crimen sine culpa*, consagrado no art. 18 do Código Penal, que declara não haver delito sem que o agente tenha atuado com dolo ou



culpa *stricto sensu*. O dispositivo, destarte, repudia a chamada responsabilidade penal objetiva, imputada ao agente sem que este tenha atuado com dolo ou culpa *stricto sensu*.

O dolo, segundo definição de Eugenio Raul Zaffaroni e José Henrique Pierangeli na obra *Manual de Direito Penal – Parte Geral* – Editora Revista dos Tribunais, p. 483, é a vontade realizadora do tipo objetivo, guiada pelo conhecimento dos elementos deste no caso concreto.

A legislação penal estabeleceu, com relação ao dolo, classes distintas em se considerando a vontade do agente. Assim, grosso modo, quando o agente pretende a produção do resultado lesivo fala-se em dolo direto. Quando o agente não pretende esse resultado lesivo, mas o aceita como



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

possibilidade, temos o dolo eventual, modalidade de dolo indireto prevista no art. 18, I, do CP: *quando o agente assumiu o risco da produção do resultado.*

Por outro lado, em contrapartida aos crimes dolosos, a nossa legislação prevê também os crimes culposos, em que o sujeito é responsabilizado pelo resultado lesivo causado a alguém em função de imprudência, negligência ou imperícia. Nos crimes culposos, a responsabilidade penal é imputada ao agente não porque ele pretendeu o resultado lesivo, mas porque o alcançou em função da não observância de um dever de cuidado.

Para que se possa imputar a alguém um crime culposos, não basta que o sujeito tenha violado um dever de cuidado e



cause um resultado lesivo. Mais do que isso, deve haver uma relação de determinação entre a violação do dever de cuidado e a causação do resultado, ou seja, a violação do dever de cuidado deve ser determinante do resultado.

Nos crimes culposos, vislumbra-se, tanto quanto nos crimes dolosos, classes distintas. Assim, de acordo com a doutrina, há que se distinguir a culpa inconsciente (sem representação) da culpa consciente (com representação). Naquela o agente realiza a conduta, mas não conhece o perigo que ela representa, isto é, não prevê a possibilidade de ocorrência do resultado lesivo que, por sinal, era previsível. Nesta o agente tem conhecimento de que sua conduta é causadora de risco de produção de resultado lesivo, mas age na crença de que, chegado o momento, poderá evitá-lo ou simplesmente ele não ocorrerá.



Nesse tópico, ressaltamos a importância de se distinguir o dolo eventual da culpa consciente (com representação). Nesta última, há por parte do agente o efetivo conhecimento do perigo que correm os bens jurídicos, que não se deve confundir com aceitação da possibilidade de produção do resultado, caracterizadora daquele.

Assim, estabelecidas essas premissas, passamos a nos manifestar especificamente acerca da responsabilidade penal nos fatos objeto deste inquérito policial, tendo em vista os fatores concorrentes acima enunciados:

a) Marco Aurélio dos Santos de Miranda e Castro: Na condição de diretor de segurança de vôo da empresa aérea (*safety*) tinha o dever de promover ações corretivas, preventivas, bem



como fiscalizatórias a respeito do comportamento de suas tripulações em vôo.

Omitiu-se nessa função e esta omissão foi uma das causas determinantes do acidente, pois conforme comprovado, o fator principal que levou a aeronave a ultrapassar os limites da pista, foi o posicionamento assimétrico das manetes de empuxo, **comportamento adotado com frequência pelos tripulantes da empresa**, de acordo com as informações do gravador de vôo *FDR (Flight Data Recorder)*.

Atuou, portanto, com culpa, modalidade negligência, pois mesmo tendo conhecimento dos riscos da não obediência às normas do *FCOM - Flight Crew Operation Manual* (Manual de Operações da Aeronave), seções 3.03.72 e 02.78, mesmo tendo sido alertado pela fabricante acerca dos riscos de uma aeronave



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

ultrapassar os limites da pista (BS - A - 320 - 31-1267), não determinou a instalação do alarme específico disponibilizado pela fabricante (o *FWC H2-F3*), não determinou a inserção no simulador ou na checagem regular de específico treinamento para pousos com reversores inoperantes, nem tampouco 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 (item 7.1.1 - fls. 87).

Frise-se que, em sua função, Marco Aurélio Castro, mesmo tendo conhecimento do conteúdo de norma da *Anac ISRBHA 121-189* cuja validade e obrigatoriedade



pode ser discutida, mas cujo teor, em termos de segurança é indiscutível, não tomou providências para que no dia 17 de julho, após inúmeros avisos de pista escorregadia, a aeronave de sua empresa, com um reversor inoperante e com abastecimento econômico, fosse direcionada para aeródromo mais seguro.

Por fim, não se pode esquecer que a empresa aérea é membro da *Flight Safety Foundation*, órgão mundial destinado a prevenir acidentes aeronáuticos que, através das *ALAR 8.1, 8.3 e 8.5*, faz recomendações específicas aos seus membros, prevendo a possibilidade de acidentes semelhantes ao tratado nos presentes autos, inclusive definindo medidas preventivas.

b) Orlando Bombini Júnior: Na condição de chefe de pilotos da empresa aérea tinha, entre outras funções, o dever de orientar, fiscalizar e



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

disciplinar os pilotos da empresa no que diz respeito aos procedimentos técnicos adotados, bem como a aprovação de eventuais restrições técnicas sugeridas pela Chefia de Equipamentos.

Atuou com culpa, modalidade negligência, pois mesmo cientificado pela fabricante da aeronave acerca da mudança de procedimento nos pousos com reversores inoperantes (BS - A - 320 - 31-1267), não cuidou de fiscalizar e orientar adequadamente os seus pilotos, nem tampouco de lhes providenciar o efetivo treinamento, tanto que, como visto, era praxe na empresa o equivocado posicionamento das manetes de empuxo por parte das tripulações, equívoco este que, como mencionado, foi uma das causas determinantes do evento ora investigado.



c) Alex Frischmann: Por ocasião do acidente era o Chefe de Equipamento – *Airbus A-320* da empresa aérea. Subordinado direto de Orlando Bombini Jr era encarregado da disciplina e da condução técnico operacional do grupo de vôo *Airbus A-320*. Dentre as suas funções, era o responsável pela distribuição de informações aos pilotos, bem como garantir que essas informações fossem aplicadas de acordo com os preceitos do fabricante da aeronave e da própria empresa.

Atuou com culpa, modalidade negligência, pois tinha conhecimento dos riscos decorrentes da não observância da (BS - A - 320 – 31-1267) e não se certificou quanto ao seu efetivo cumprimento, não tendo traçado, juntamente com seu superior Orlando Bombini, bem como com o diretor de segurança Marco Aurélio Castro, matriz de risco para evitar que o comportamento inadequado das tripulações (através do



equivocado posicionamento das manetes de empuxo) pudesse evitar o catastrófico evento objeto deste inquérito policial.

d) Abd El Salam Abd El Salam Kishk : Era o gerente de engenharia de operações da empresa aérea. Era o responsável pelo desempenho, peso e balanceamento das aeronaves. Sua função era gerenciar os cálculos necessários ao seguro desempenho da aeronave.

Atuou com culpa, modalidade imprudência, pois mesmo tendo conhecimento de que a pista de Congonhas apresentava-se escorregadia, mesmo diante de relatório de perigo feito no dia anterior por tripulação da mesma aeronave, mesmo conhecendo os riscos de se operar em Congonhas sem que todos os sistemas de freios estivessem operantes (diante do conteúdo da suposta norma ANAC IS-RBHA 121-



89), ainda assim direcionou para o aeródromo aeronave com reversor inoperante e abastecimento econômico.

e) Alberto Fajerman: Era o vice-presidente de operações da empresa aérea. Tinha como seus subordinados Orlando Bombini Jr. e Abd El Salam Abd El Salam Kishk, bem como a diretoria de treinamento. Dentre suas funções, portanto, estava a coordenação entre chefia de equipamento, engenharia de operações e treinamento.

Atuou com culpa, modalidade negligência. Em primeiro lugar porque mesmo tendo conhecimento dos problemas com a pista do aeroporto de Congonhas, não estabeleceu com o setor de engenharia de operações a necessária restrição para pousos sem os sistemas de freios e com abastecimento econômico. Em segundo



lugar, porque mesmo ciente da necessidade de treinamento específico para pouso com reversores inoperantes, não implementou treinamento, fiscalizou ou mesmo avaliou a obediência dos tripulantes ao *FCOM - Flight Crew Operation Manual* (Manual de Operações da Aeronave), seções 3.03.72 e 02.78.

f) Técnicos do Consórcio Airbus: Muito embora não identificados, há que se apontar grave imprudência por parte dos técnicos do fabricante da aeronave. É que, mesmo tendo ciência de pelo menos quatro acidentes envolvendo aeronaves produzidas pela empresa por conta do posicionamento assimétrico de manetes de empuxo, limitaram-se a considerar como **desejável** a instalação de um alarme (o FWC-H2-F3) e permitiram, conforme apontado no laudo pericial (fls.576) que as aeronaves continuassem operando com sistema que viola o Anexo 8 da



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

ICAO, pois mesmo com a manete posicionada inadequadamente, o aviso sonoro *retard* é desarmado, condicionando as tripulações a supor que com o cancelamento desse aviso (indicando que as manetes de empuxo devem ser retardadas) essas manetes estejam corretamente posicionadas.

Frise-se que os dados do gravador de vôo *FDR (Flight Data Recorder)* apontam que esse aviso sonoro cessou mesmo a manete de empuxo direita permanecendo posicionada em *climb* (posição para subida da aeronave e velocidade de cruzeiro).

g) José Carlos Pereira: Era o presidente da *Infraero – Empresa Brasileira de Infra - Estrutura Aeroportuária*. Nessa condição, era um dos responsáveis pela tomada de decisões com relação ao Aeroporto de Congonhas.



Atuou com culpa, modalidade imprudência, pois foi um dos que autorizou a liberação da pista, após a reforma, sem qualquer restrição, mesmo sem o *grooving* (ranhuras) e com níveis de macrotextura muito abaixo de 0,50 mm (valor mínimo recomendado pela IAC 4302 – item 2.2.1) em 78 % dos pontos vistoriados.

Foi também negligente, pois mesmo tendo conhecimento dos inúmeros problemas com a pista do Aeroporto de Congonhas, mesmo após longa estiagem, não determinou o atendimento de específica recomendação prevista nos itens 7.6 e 7.7 da CACI (Convenção de Aviação Civil Internacional) – anexo 14 – ICAO, que expressamente determina que após longo período de estiagem, a pista de pouso pode se tornar escorregadia, devendo ser medido o atrito.

Assinatura manuscrita em tinta preta, localizada no canto inferior direito da página.



Destaque-se que, diante dos problemas apresentados, se fosse medido o nível de atrito através de procedimento específico, poderiam ser impostas restrições às operações no aeródromo em dias de chuvas ou mesmo interdita a pista nessas condições, pelo menos até que fosse possível a aplicação do *grooving*.

Cumprе consignar que um dos fatores que desencadearam por parte da tripulação acidentada o assimétrico posicionamento das manetes de empuxo foi a insegurança que representava a operação em Congonhas nos dias 15, 16 e 17 de julho de 2007.

h) Milton Sérgio Silveira Zuanazi: Era o presidente da ANAC-AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Dentre as suas funções cumpria,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

em regime de colegiado, fiscalizar a observância das normas relativas à aviação civil e infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, de acordo com o art. 9º, II, da Resolução 38 de 07 de agosto de 2008.

Atuou com culpa, modalidade negligência, pois mesmo tendo conhecimento das normas de segurança estabelecidas na *ANAC IS-RBHA 121-89*, não tomou providências para que formalmente entrassem em vigor, nem tampouco promoveu ações preventivas de segurança com relação ao aeroporto de Congonhas. Atente-se para o fato de que nas várias reuniões da agência, não obstante os notórios problemas de segurança de Congonhas, não se identifica nas pautas deste colegiado, qualquer discussão a respeito de segurança.

Assinatura manuscrita em tinta preta, com traços fluidos e uma longa extensão para cima à direita.



Foi negligente, também, por não ter fiscalizado o cumprimento por parte da empresa aérea envolvida das restrições de operação aprovadas em reunião da própria agência com empresas aéreas, notadamente a respeito da proibição de operações em Congonhas sem que todos os freios estivessem operantes, bem como da utilização do chamado abastecimento econômico.

i) Denise Maria Ayres Abreu: Era, quando dos fatos, diretora da *ANAC-AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL*. Muito embora não exercesse funções diretamente ligadas à segurança de vôo, envolveu-se nos esforços destinados a alcançar a liberação da pista do Aeroporto de Congonhas, então restrita a determinados modelos de aeronaves, por decisão de Juiz de Direito da 22^a Vara da Justiça Federal em ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público Federal. Nessa



condição, mesmo tendo conhecimento que a *IS-RBHA 121-189* (que previa restrições para as operações em Congonhas) não tinha validade formal, esteve no gabinete de uma Desembargadora Federal, oportunidade na qual sustentou, juntamente com o Procurador Jurídico da agência, a validade da norma, bem como a efetiva fiscalização do cumprimento de suas restrições, como um dos fatores que confeririam maior segurança ao aeródromo. Essa sustentação levou a Desembargadora a cassar a medida proferida em 1ª instância, sendo liberadas as operações e Congonhas.

Agiu desta forma com manifesta imprudência, pois concorreu para a liberação da pista de Congonhas, valendo-se de restrição normativa que na verdade não existia, e nem era objeto de fiscalização efetiva por parte da agência, mas que por certo, se existisse e se os



seus mandamentos fossem efetivamente fiscalizados, teria evitado que a aeronave em questão, com reversor inoperante e abastecimento econômico (restrições expressamente previstas naquela norma), fosse direcionada ao Aeroporto de Congonhas.

j) Jorge Luis Brito Velozo: Na condição de responsável pela superintendência de segurança operacional da *ANAC-AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL*, foi negligente, pois tinha conhecimento do conteúdo da *IS-RBHA 121-189* e não determinou a efetiva aplicação e fiscalização de seu cumprimento, omissão que se tornou relevante na medida em que, como já frisado, efetivamente fossem observados os mandamentos cujo teor foi aprovado em reunião da própria agência com as operadoras, a aeronave acidentada não teria sido direcionada para



Congonhas com reversores inoperantes e o acidente não teria acontecido.

k) Marcos Tarcisio Marques dos Santos: Era o superintendente de segurança operacional da *ANAC-AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL* e o responsável pela fiscalização da empresa aérea *TAM S/A*. Foi negligente, pois conforme se apurou, a empresa aérea não obedecia as normas de segurança da *IS-RBHA 121-189*, nem tampouco as recomendações constantes da *Flight Safety Foundation*, órgão mundial destinado a prevenir acidentes aeronáuticos que, através das *ALAR 8.1, 8.3 e 8.5*, faz recomendações específicas aos seus membros, prevendo a possibilidade de acidentes semelhantes ao tratado nos presentes autos, inclusive definindo medidas preventivas. Ressalte-se que a empresa aérea é filiada à fundação mencionada, bem como a



agência reguladora da qual Marcos Tarcisio era superintendente de segurança de operacional.

1) Luiz Kazumi Miyada: Era o superintendente de infra-estrutura de aeroportos da ANAC-AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Nessa condição, agiu com imprudência, pois autorizou a liberação da pista, após a reforma, sem qualquer restrição, mesmo sem o *grooving* (ranhuras) e com níveis de macrotextura muito abaixo de 0,50 mm (valor mínimo recomendado pela IAC 4302 – item 2.2.1) em 78 % dos pontos vistoriados.

Foi também negligente, pois mesmo tendo conhecimento dos inúmeros problemas com a pista do Aeroporto de Congonhas, mesmo após longa estiagem, não determinou o atendimento de específica recomendação prevista nos itens 7.6 e 7.7 da CACI (Convenção de Aviação Civil Internacional) –



anexo 14 – ICAO, que expressamente determina que após longo período de estiagem, a pista de pouso pode se tornar escorregadia, devendo ser medido o atrito.

IV- DO FATO TÍPICO E DA COMPETÊNCIA:

As condutas acima enunciadas, salvo melhor juízo, tipificam infração contra a incolumidade pública, mais especificamente aquela prevista no art. 261, § 3º, c. c. art. 263, do Código Penal, qualificada pelo legislador como *Atentado contra a Segurança de Transporte Aéreo*, no caso em questão, na modalidade culposa.

É importante destacar que os fatos apurados bem demonstram que havia, na oportunidade, risco à vida, à integridade física e ao patrimônio de um número indeterminado de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

...pessoas, na medida em que as ações e omissões culposas atingiram a segurança de importante meio de transporte e de um dos mais movimentados e importantes aeródromos da América Latina. Em razão disso, as cento e noventa e nove mortes, bem como as outras nove lesões corporais, são previstas como circunstâncias qualificadoras do crime de perigo, à luz do que dispõe os arts. 263 e 258 do nosso diploma penal.

Se assim é, há que prevalecer a infração em questão em detrimento dos crimes de homicídio/lesões corporais culposas.

Ora, o bem jurídico protegido, nesse caso, é a incolumidade pública, mais especificamente a segurança do transporte aéreo.

62



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

A Constituição Federal, nos termos do seu art. 21, XII, “c”, estabelece a competência da União para explorar, direta ou indiretamente, a navegação aérea e a infraestrutura aeroportuária.

Por outro lado, a mesma Constituição Federal, desta feita no seu art. 109, IV, estabelece que à Justiça Federal compete processar e julgar as infrações penais praticadas em detrimento de bens, serviços ou interesse da união.

Logo, forçoso reconhecer que a competência para o processo e julgamento da infração penal em questão é mesmo da Justiça Federal.

Por fim, até mesmo por conta do envolvimento de funcionários públicos

Assinatura manuscrita em tinta preta, localizada no canto inferior direito da página.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

federais, impõe-se o deslocamento da competência, adotando-se o teor da Súmula n. 254 do antigo Tribunal Federal de Recursos: *Compete à Justiça Federal processar e julgar os delitos praticados por funcionário público federal, no exercício de suas funções e com estas relacionadas.*

Assim, diante de todo o exposto, esgotados os trabalhos na esfera da polícia civil e da Justiça Estadual, requeremos a remessa destes autos à 1ª Vara Criminal da Justiça Federal (autos n. 2007.61.81.008823-6) onde já tramita inquérito policial instaurado para apurar os mesmos fatos tratados no presente procedimento.

Por fim, diante dos fortes indícios de culpa grave de profissionais do consórcio Europeu *Airbus*, com sede na cidade de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE SÃO PAULO

Toulouse, França, requeremos a extração de cópias do relatório da autoridade policial, do laudo pericial elaborado pelo Instituto de Criminalística, bem como de nossa manifestação e remessa à Secretaria Nacional de Justiça, órgão vinculado ao Ministério da Justiça, para que providências sejam tomadas junto às autoridades européias com relação à abertura de investigação a respeito do tratamento conferido pela empresa ao posicionamento assimétrico de manetes e a edição da *BS - A - 320 - 31-1267*.

São Paulo, 12 de dezembro de 2008

Mário Luiz Sarrubbo

1º P.J.Criminal – Foro Regional do Jabaquara