

COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

REQUERIMENTO Nº , DE 2011

(Do Deputado Dimas Ramalho e outros)

Requer a criação de Grupo de Trabalho objetivando o estreitamento de contatos com entidades governamentais e da sociedade civil, e realizar missão oficial aos Estados Unidos para discutir o acidente do voo 1907 da Gol.

Requeiro, nos termos do artigo 117, caput do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, que seja criado Grupo de Trabalho que terá como objetivo efetuar contatos com entidades governamentais e da sociedade civil para tomar conhecimento mais aprofundado sobre as providências que estão sendo tomadas, cinco anos depois do acidente com o voo 1907 da GOL e posteriormente realizar missão oficial aos Estados Unidos para que seja discutida a situação dos pilotos do Legacy causador do referido acidente.

JUSTIFICATIVA

No dia 29 de setembro de 2006, a aeronave Boeing modelo 737-800, voo número 1907, da empresa Gol Linhas Aéreas Inteligentes, com 154 passageiros a bordo, foi atingida, em pleno voo, pelo jato Legacy 600 da Embraer. Por volta das 17h, o Boeing atingiu o solo do Estado do Mato Grosso, ocasionando a morte de todos os que ocupavam a aeronave. O acidente foi registrado como o segundo maior acidente aéreo da história brasileira.

O causador do acidente foi um jato executivo Legacy, que fazia o trajeto Brasília-Manaus. Era o voo de entrega a um cliente norte-americano, a empresa de taxi aéreo ExcelAire. Depois da colisão, o Legacy conseguiu fazer um pouso de emergência na Base Aérea do Cachimbo, base da Força Aérea Brasileira (FAB) no centro-sul do Pará. O jato estava avariado na ponta da asa esquerda e na extremidade esquerda do estabilizador horizontal.

O Legacy colidiu com o Boeing a 37 mil pés de altitude na aerovia que liga Brasília a Manaus, próximo a cidade de Matupá e estava na contramão da aerovia. Os pilotos do Legacy saíram ilesos.

A Associação dos Familiares e Amigos das Vítimas do Voo 1907 contratou o Sr. Roberto Peterka, especialista que já atuou em mais de mil

acidentes aéreos como investigador. Foram gastos 5 meses de pesquisas e análise de documentos, inclusive os dados da caixa preta da aeronave Legacy.

O perito produziu ao final do trabalho dois laudos periciais, que foram entregues ao Ministério Público Federal que, ao analisar o conteúdo acolheu o que neles estava escrito e ofereceu em 22 de maio de 2009, nova denúncia criminal contra os Pilotos Jan Paul Paladino e Joseph Lepore.

As principais falhas constatadas no laudo pericial foram:

- falsa declaração a respeito das condições da aeronave para voar em espaço aéreo de separação vertical reduzida (RVSM), como a aeronave estava em voo de entrega, ela não possuía condições de voar em RVSM, isto é o operador de voo não detinha a LOA – Letter of authorization para realizar voo em condição RVSM;

- o equipamento TCAS II esteve sempre desligado, desde a decolagem em São José dos Campos até momentos após a colisão;

- Não existem nos autos documentos oficiais comprobatórios do treinamento do co-piloto e comprovante de experiência recente exigida pela legislação dos EUA. Também não consta documentos sobre a realização de treinamento específico sobre as diferenças entre o treinamento do avião Bem-145 e Bem-135;

- Os pilotos não cumpriram os procedimentos operacionais exigidos para o voo na aeronave Legacy 600;

- O *transponder* não se desliga sozinho como afirmado pelos pilotos após a colisão, ele foi desligado devido a imperícia dos pilotos em manusear a aeronave.

O CENIPA publicou relatório final sobre a investigação em 10 de dezembro de 2008, sendo posteriormente sido elaborado um segundo laudo pericial, entregue no início de março de 2009 ao Ministério Público Federal.

O relatório do CENIPA foram formuladas recomendações à empresa Excelaire, empresa que contratou e treinou os pilotos, de modo a referendar todos os pontos constatados na perícia encaminhada ao Ministério Público Federal, que deu origem ao novo processo criminal contra os pilotos.

Especificamente sobre a experiência dos pilotos para pilotar o Jato Legacy, o CENIPA, em seu relatório, registrou a pouca experiência dos pilotos americanos no manuseio do Legacy. Destaca-se que nada foi especificado quanto aos pilotos da Gol, o que pressupõe serem eles experientes e habilitados.

O despreparo dos pilotos também é destacada nos seguintes fatos:

- preenchimento incorreto do plano de voo;
- desligamento do equipamento *transponder*
- inatividade do TCAS
- falta de experiência e desconhecimento do funcionamento da aeronave e das normas que regem o espaço aéreo brasileiro.

Os pilotos Joseph Lepore e Jan Paul Paladino respondem a dois processos criminais perante a Justiça Federal. Os processos foram reunidos para julgamento, e ao final do curso processual, ambos os pilotos foram condenados pela Justiça Federal.

Apesar de terem sido condenados, o juiz de primeiro grau (Sinop) optou em realizar a substituição da pena que foi aplicada (4 anos e 4 meses em regime prisional semi-aberto) por uma prestação de serviços à comunidade.

Sobre a sentença juristas como Luiz Flávio Gomes, Eduardo Alexandre Beni, Carlos Camacho afirmaram que a pena dada pelo juiz Murilo Mendes aos pilotos norte-americanos que causaram o acidente da Gol em 2006, foi branda, que a substituição de pena por serviço comunitário foi injusta e que a lei para a viação precisa ser revista. No dia 16 de maio, os pilotos foram condenados culpados, com pena de 4 anos e 4 meses, revertida para serviços comunitários em uma instituição brasileira nos Estados Unidos.

Para o advogado Carlos Camacho a pena foi branda para os norte-americanos que causaram a morte de 154 pessoas e defende que o crime deveria ser enquadrado na categoria de dolo eventual e não de culposos.

Sobre o processo administrativo da ANAC, que é um processo independente do criminal e que já reconheceu os erros dos pilotos, a pena de multa de R\$ 3,5 mil aos pilotos também foi considerada branda pelos entrevistados. O jurista Luiz Flávio Gomes afirmou que a multa privilegiou os pilotos norte-americanos. Em abril de 2011, 3 autos de infração foram emitidos contra os pilotos e a ExcelAire, em maio o escritório de advocacia da defesa encaminhou resposta à ANAC pelas autuações, mas os autos foram mantidos. O processo administrativo ainda pode correr por mais duas instâncias. David da Costa Faria Neto, superintendente de segurança da ANAC, explicou que cada autuação gera um processo administrativo e, diferentemente do que havia sinalizado até então para a Associação de Familiares e Amigos das Vítimas do Voo, que a pena prevista para a tripulação e para a empresa ExcelAire neste caso é somente multa. As sinalizações feitas anteriormente pela ANAC ao representante da Associação, foram que a pena contra a tripulação do Legacy poderia incluir a restrição de pilotar em espaço aéreo brasileiro e um pedido à

FAA (agência similar à ANAC nos Estados Unidos) para que o brevê de Paladino e de Lepore fosse cassado.

A ANAC revelou o valor da multa que vai aplicar ao piloto norte-americano Joseph Lepore e Tripulação e à empresa ExcelAire, responsáveis pela queda do Boeing 1907 da Gol. Ao contrário do que sinalizou o início do processo administrativo a penalidade ficará em R\$ 3,5 aos pilotos e R\$ 7 mil para a ExcelAire. Segundo especialista em aviação Roberto Peterka, as multas aplicadas pela ANAC têm um teto máximo de R\$ 200 mil.

Importante se faz que seja criado um Grupo de Trabalho, constituído por membros da Comissão para que o tema seja discutido com a profundidade que se faz necessária para o caso.

Sala das Comissões, de outubro de 2011.

Deputado DIMAS RAMALHO

PPS/SP