



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio de Janeiro
2ª Vara Federal de Niterói

Rua Coronel Gomes Machado, 73/75, 4º andar - Bairro: Centro - CEP: 24020-067 - Fone:
(21)3218-6023 - <http://www.jfrj.jus.br/> - Email: 02vf-ni@jfrj.jus.br

AÇÃO PENAL Nº 0500797-48.2017.4.02.5102/RJ

AUTOR: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

RÉU: WASHINGTON LUIZ CARDOSO SIQUEIRA

SENTENÇA

Sentença conjunta proferida nas ações penais nº 0000722-71.2014.4.02.5102, nº 0500769-80.2017.4.02.5102, nº 0500797-48.2017.4.02.5102 e nº 0500253-26.2018.4.02.5102

EMENTA: AÇÃO PENAL. ART. 261, *CAPUT*, DO CÓDIGO PENAL. ART. 261, § 1º, C/C ART. 263 C/C ART. 258, TODOS DO CÓDIGO PENAL. SENTENÇA CONDENATÓRIA. 1. Exposição a perigo de aeronaves no aeródromo de Maricá/RJ. 2. Materialidade comprovada. 3. Autoria e dolo do Prefeito e dos Secretários Municipais, à época, comprovados. 4. Sentença condenatória.

I. Relatório da ação penal nº 0000722-71.2014.4.02.5102 (réus Fabrício Soares Bittencourt, Leandro Pereira de Oliveira, Thiago de Souza Adão, Renato Luiz Moreira, Fernando César Ribeiro Mentzingen e Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão):

Trata-se de ações penais referentes a duas denúncias oferecidas pelo Ministério Público Federal, uma em face de (1) **Washington Luiz Cardoso Siqueira** e (2) **Lourival Casula Filho**, e outra em face de (3) **Fabrício Soares Bittencourt**, (4) **Paulo César da Costa Gomes**, (5) **Leandro Pereira de Oliveira**, (6) **Thiago de Souza Adão**, (7) **Thadeu Peixoto da Silva**, (8) **Renato Luiz Moreira**, (9) **Fernando César Ribeiro Mentzingen** e (10) **Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão**, imputando-lhes a suposta prática de crimes previstos no art. 261, *caput*, do Código Penal, sendo um deles na modalidade qualificada pela queda e destruição da aeronave e majorada pelo resultado morte (art. 261, § 1º, c/c art. 263 c/c art. 258, todos do Código Penal).

Em apertada síntese, no ano de 2013, o primeiro, o segundo e o terceiro denunciados, respectivamente, na qualidade de Prefeito do Município de Maricá, de Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Petróleo e de Secretário Municipal de Segurança Pública, e os demais denunciados, na qualidade de guardas municipais concursados ou agentes contratados pela Prefeitura, expuseram a perigo de danos a aeronaves que tentaram pousar no aeródromo de Maricá, mediante a aposição de viaturas na pista e a abordagem a pilotos.

A primeira denúncia (fls. 405/416 do evento 140) foi originariamente oferecida em 3/8/2016, no TRF-2ª Região, pela Procuradoria Regional da República da 2ª Região, em razão do foro por prerrogativa de função de que era detentor o então Prefeito de Maricá Washington Luiz Cardoso Siqueira. Na cota à denúncia, o MPF alegou que o fundamento da competência da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito residiria na tutela do bem jurídico transporte aéreo, cuja exploração compete à União (fls. 417/419 do evento 140). Além disso, o MPF requereu a unidade de processo e julgamento em relação ao denunciado Lourival Casula Filho, que não detinha foro por prerrogativa de função, em virtude da existência de conexão entre a conduta dos dois denunciados e da necessidade de preservação da instrução criminal, sendo que os outros envolvidos seriam denunciados na primeira instância.

De acordo com a primeira denúncia, em 17/10/2012, o então Prefeito de Maricá Washington Luiz Cardoso Siqueira, conhecido como Washington Quaqué, firmou o Convênio de Delegação nº 09/2012 com a União, por intermédio da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, para a exploração do aeródromo localizado naquele município, passando, com isso, a arcar com as despesas relativas à sua ampliação, reforma, administração e operação. No entanto, estavam excluídas do convênio as atividades de navegação aérea relacionadas à operação do aeródromo, as respectivas tarifas e a totalidade da área e dos bens necessários à sua execução. Neste cenário, não obstante essa cláusula vedando qualquer interferência na navegação aérea, o Prefeito Washington editou o Decreto nº 171/2013, determinando o fechamento do aeródromo de Maricá para pousos e decolagens por prazo indeterminado, e designou o seu Secretário de Desenvolvimento Econômico Lourival Casula Filho para que adotasse as medidas necessárias. Dentre essas medidas, Lourival não só teria promovido o fechamento dos portões de acesso ao aeródromo e às suas dependências, inclusive hangares de guarda e manutenção de aeronaves, como também teria bloqueado o acesso das aeronaves às pistas de pouso e decolagem, valendo-se de viaturas da guarda municipal e de servidores contratados, em sua maioria policiais. Por conta disso, segundo a acusação, aeronaves foram impedidas de pousar ou só o fizeram depois de novas tentativas e após arremeterem diante da aproximação perigosa das viaturas que, em alguns momentos, chegaram a invadir a própria pista de pouso e abordar os pilotos que eram impedidos de decolar sem a

autorização expressa do Secretário Lourival. Sendo assim, para a acusação, Washington e Lourival, mais de uma vez, expuseram a perigo concreto de acidente aeronaves e seus tripulantes que se viam obrigados a fazer manobras evasivas para evitar a colisão com as viaturas que se encontravam na pista, situação agravada pelo fato de que o fechamento da pista teria ocorrido de forma arbitrária e sem o conhecimento dos órgãos responsáveis pelo tráfego aéreo. Ainda segundo a denúncia, foi nesse contexto que ocorreu o acidente, no dia 21/10/2013, com a aeronave PT-KGK que vitimou fatalmente o instrutor de voo Adelmo Louzada de Souza e o seu aluno Carlos Alfredo Flores da Cunha (**fato 1**). A aeronave, que apresentava problemas no bimotor, teria arremetido para evitar a colisão com os automóveis, o que a teria desgastado ainda mais e gerado a sua queda e a morte dos tripulantes. E foi também nesse contexto que, no mesmo dia 21/10/2013, Washington e Lourival, por intermédio dos guardas municipais, expuseram a perigo a aeronave pilotada por Pablo Nóbrega, que igualmente teria arremetido por conta do risco de colisão com os automóveis (**fato 2**). Além disso, dias antes, em 27/9/2013, nas mesmas condições descritas, Washington e Lourival teriam exposto a perigo de dano a aeronave comandada pelo piloto e instrutor de voo Pedro Correia Guimarães (**fato 3**). Por fim, a denúncia concluiu que Washington, na condição de Prefeito, se omitiu quanto ao dever de garantir os níveis de segurança exigidos pela legislação federal, mantendo o aeródromo de Maricá em situação de abandono, o que teria contribuído para expor aeronaves a risco de dano concreto em outros episódios, inclusive com ameaças a pilotos em pleno voo (**fato 4**). Por esses quatro fatos, o MPF imputou a Washington Luiz Cardoso Siqueira a suposta prática do crime do art. 261, por quatro vezes, na forma do art. 71, um deles c/c art. 263, todos do Código Penal, e a Lourival Casula Filho, a suposta prática do crime do art. 261, por três vezes, na forma dos arts. 29 e 71, um deles c/c art. 263, todos do Código Penal.

A acusação arrolou as testemunhas Neudy Francisco Geraldes (ouvido na AIJ de 20/2/2018), Pablo Eduardo da Silva Nóbrega (ouvido em 26/1/2018), Pedro Correia Guimarães (ouvido na AIJ de 20/2/2018) e Júlio César Mulatinho Neto (ouvido na AIJ de 20/2/2018).

No despacho de fls. 432/436 no evento 140, de 5/9/2016, o Desembargador Federal Paulo Espírito Santo, reconhecendo a unidade de processo e julgamento, determinou a notificação dos denunciados Washington e Lourival para oferecerem resposta, nos termos do art. 4º da Lei 8.038/90. Às fls. 471 no evento 140, o MPF requereu o declínio da competência para a primeira instância, uma vez que o mandato de Prefeito de Washington Luiz se encerrara em 31/12/2016. Na decisão de fls. 477/478 no evento 140, de 13/3/2017, o TRF-2ª Região declinou de sua competência. O processo, autuado no TRF-2ª Região com o nº 0008875-73.2014.4.02.0000, correspondeu neste Juízo ao nº 0000722-71.2014.4.02.5102.

A segunda denúncia foi oferecida no processo nº 0081525-36.2017.4.02.5102, em 28/3/2017, cuja cópia foi trasladada para o evento 165. Os denunciados são Fabrício Soares Bittencourt, Paulo César da Costa Gomes, Leandro Pereira de Oliveira, Thiago de Souza Adão, Thadeu Peixoto da Silva, Renato Luiz Moreira, Fernando César Ribeiro Mentzingen e Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão. De acordo com a nova denúncia, nos dias 7/10/2013, 27/9/2013 e 21/10/2013, os oito denunciados foram responsáveis pela exposição a perigo de quatro aeronaves pilotadas, respectivamente, por Nilson Ribeiro de Melo, Pedro Correia Guimarães, Pablo Eduardo da Silva Nóbrega e Adelmo Louzada de Souza. A exposição a perigo consistiu no fato de que as aeronaves teriam tentado aterrissar no aeródromo de Maricá quando teriam sido obstadas pelas viaturas da guarda municipal que se encontravam na pista. Além disso, em cumprimento ao Decreto nº 171/2013 do então Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira, o Secretário de Desenvolvimento Econômico Lourival Casula Filho teria vedado qualquer pouso no aeródromo. Por consequência, o então Secretário Municipal de Segurança Pública Fabrício Soares Bittencourt teria designado os demais denunciados, na qualidade de agentes administrativos e guardas municipais, para atuarem nas dependências do aeródromo, valendo-se de armas e viaturas. Neste cenário, o piloto e instrutor de voo Nilson Ribeiro de Melo teria recebido, no dia 7/10/2013, uma ameaça via rádio para que não utilizasse a pista, sob pena de ser impedido a tiros (**fato 1**). Por sua vez, o piloto Pedro Correia Guimarães teria confirmado que, dias antes, em 27/9/2013, executou três tentativas frustradas de aterrissagem por conta da invasão da pista pelas viaturas (**fato 2**). Mais à frente, em 21/10/2013, o piloto Pablo da Silva Nóbrega, que se dirigia ao aeródromo para manutenção agendada na oficina de Neudy Francisco Geraldês, teria sofrido as mesmas investidas dos servidores denunciados, sob o comando de Fabrício Soares Bittencourt (**fato 3**). Ainda nesse dia, segundo a denúncia, enquanto o piloto Pablo arremetia para uma segunda tentativa de aterrissagem, uma outra aeronave (PT-KGK), tripulada por Adelmo Louzada de Souza e Carlos Alfredo Flores da Cunha, igualmente tentou fazê-lo, mas sem sucesso, resultando na morte dos seus ocupantes (**fato 4**). **Por esses quatro fatos, o MPF imputou aos oito denunciados a suposta prática dos crimes previstos no art. 261, § 1º, c/c art. 263, ambos do Código Penal, e no art. 261, caput, por duas vezes, na forma do art. 71, ambos do Código Penal.**

A acusação arrolou as testemunhas Pedro Correia Guimarães (ouvido na AIJ de 20/2/2018), Nilson Ribeiro de Melo (ouvido na AIJ de 26/4/2018), Neudy Francisco Geraldês (ouvido na AIJ de 20/2/2018), Pablo Eduardo da Silva Nóbrega (ouvido na AIJ de 26/1/2018) e Júlio César Mulatinho Neto (ouvido na AIJ de 20/2/2018). Na cota à nova denúncia, o MPF requereu que fosse requisitada ao SERIPA a cópia do relatório final de apuração em relação à aeronave PT-KGK, objeto do ofício nº 16/SSCP/132, do 3º Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando da Aeronáutica.

Às fls. 488/489 no evento 140, **o MPF com atuação na primeira instância ratificou a denúncia oferecida na segunda instância** e pugnou pela reunião dos processos nº 0000722-71.2014.4.02.5102 e nº 0081525-36.2017.4.02.5102.

Na decisão no evento 149, **de 14/6/2017, foram recebidas as denúncias** oferecidas nos processos nº 0000722-71.2014.4.02.5102 (oferecida pela Procuradoria Regional da República da 2ª Região e ratificada pela Procuradoria da República em Niterói) e nº 0081525-36.2017.4.02.5102 (oferecida pela Procuradoria da República em Niterói), com a ordem de citação dos réus para responderem à acusação, e foi determinada a reunião dos processos.

Fernando César Ribeiro Mentzingen foi citado em 29/8/2017, conforme a certidão no evento 200. No evento 214, Fernando requereu a reabertura do prazo para resposta e a sua ampliação para 20 dias e apresentou a procuração. No despacho no evento 213, de 12/9/2017, foi deferida a devolução do prazo, mas foi indeferida a sua ampliação para 20 dias. No evento 223, Fernando apresentou sua **resposta à acusação**, alegando a incompetência absoluta da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito, porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave; que o réu apenas executou estritamente as ordens que lhe foram dadas; que os termos do decreto municipal foram comunicados à ANAC; que não houve o fechamento da pista nem o impedimento de pouso e de decolagem de aeronaves com a colocação de veículos ou a ameaça de tiros; que, no local, ocorriam diversos acidentes, o que tornou razoável o cumprimento do decreto. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial.

Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão foi citado em 18/9/2017, conforme a certidão no evento 222. No evento 224, Moacyr apresentou sua **resposta à acusação**, alegando a incompetência absoluta da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito, porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave; que o réu apenas executou estritamente as ordens que lhe foram dadas; que os termos do decreto municipal foram comunicados à ANAC; que não houve o fechamento da pista nem o impedimento de pouso e de decolagem de aeronaves com a colocação de veículos ou ameaça de tiros; que, no local, ocorriam diversos acidentes, o que tornou razoável o cumprimento do decreto. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial. No evento 232, foi apresentada a procuração.

Thiago de Souza Adão foi citado em 5/10/2017, conforme a certidão no evento 231. No evento 238, Thiago apresentou sua **resposta à acusação**, acompanhada de procuração e de documentos, alegando que Fabrício Soares Bittencourt repassou diretamente a ordem de interdição aos agentes administrativos que atuavam no aeródromo, conforme a ordem de serviço nº 204, de

14/10/2013; que, ao contrário dos policiais que usavam roupa vermelha, os guardas municipais trabalhavam desarmados e com uniforme padrão azul e eram responsáveis pela portaria de entrada e saída do aeroporto; que os guardas municipais tinham a menor incumbência na missão de interdição do aeródromo; que o réu só estava em serviço nos dias 27/9/2013 e 21/10/2013; que as ordens não eram manifestamente ilegais, uma vez que tinham por base o decreto do Prefeito e a ordem de serviço do Secretário de Segurança; que o réu não tem nenhum conhecimento técnico sobre se o baseamento de sua viatura atrapalhava o pouso e a decolagem das aeronaves; que o réu não tinha nenhum poder de decisão na operacionalidade do serviço; que as ordens provinham do Prefeito, do Secretário de Segurança, do Comandante da Guarda e do Supervisor da Guarda; que o réu agiu em estrito cumprimento de dever legal e por obediência hierárquica. A defesa arrolou as testemunhas Luciano Moretti Lopes (ouvido na AIJ de 26/4/2018), Luiz Alberto Santos (desistência da oitiva), Maurício Carpejane (desistência da oitiva), Paulo Francisco Fernandes de Sales (ouvido na AIJ de 26/4/2018), Júlio César Francisco Felicíssimo (ouvido na AIJ de 26/4/2018), Marcos de Souza Teles (ouvido na AIJ de 26/4/2018), Paulo Renato da Silva Gusmão (ouvido na AIJ de 26/4/2018) e Diego Rodrigues de Oliveira (desistência da oitiva).

Renato Luiz Moreira foi citado em 6/10/2017, conforme a certidão no evento 233. Considerando que Renato informou que não possui condição de constituir advogado, foi designada a DPU para assumir sua defesa (despacho no evento 241). No OUT203 e no OUT204 no evento 248, Renato apresentou sua **resposta à acusação**, com procuração, alegando a incompetência absoluta da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito, porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave; a atipicidade da conduta, uma vez que o art. 261 do Código Penal tutela a segurança dos transportes públicos coletivos, e não privados e de pequeno porte; ausência de justa causa, pois a denúncia está baseada somente nos depoimentos prestados por pessoas interessadas na ilegalidade do decreto municipal e prejudicadas pelo fechamento do aeródromo; que não houve impedimento de pousos e de decolagens de aeronaves; que a queda da aeronave que resultou na morte dos dois tripulantes se deveu à imprudência das vítimas que decolaram com a aeronave sem condições para voo e com probabilidade de risco, conforme o laudo do CENIPA; que o réu apenas cumpriu ordens que não eram manifestamente ilegais, até porque havia um decreto municipal lícito, regular e comunicado à ANAC. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial. No evento 262, foi revogada a designação da DPU.

Fabrcio Soares Bittencourt foi citado em 6/10/2017, conforme a certidão no evento 236. No evento 248, Fabrcio apresentou sua **resposta à acusação**, com procuração, alegando a incompetência absoluta da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito, porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave; a

atipicidade da conduta, uma vez que o art. 261 do Código Penal tutela a segurança dos transportes públicos coletivos, e não privados e de pequeno porte; inépcia da denúncia e ausência de dolo, uma vez que apenas houve a emissão de ordem para que fosse feita a vigilância dos hangares ocupados pelas escolas de aviação; ausência de justa causa, pois a denúncia está baseada somente nos depoimentos prestados por pessoas interessadas na ilegalidade do decreto municipal e prejudicadas pelo fechamento do aeródromo; que o réu não estava no aeródromo no momento dos fatos narrados na denúncia; que o réu, na condição de Secretário de Segurança Pública, cumpriu sua obrigação de resguardar e tutelar o patrimônio público e privado das escolas de aviação abarcadas pela decisão administrativa de interdição do aeródromo; que, em nenhum momento, o réu deu ordem para impedir pousos e decolagens de aeronaves; que a queda da aeronave que resultou na morte dos dois tripulantes se deveu à imprudência das vítimas que decolaram com a aeronave sem condições para voo e com probabilidade de risco, conforme o laudo do CENIPA; que o impedimento se limitava ao acesso aos hangares para a retirada de pertences e aeronaves; que o fundamento do decreto eram os frequentes acidentes que ocorriam no local. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial.

No despacho proferido no evento 241, de 18/10/2017, foi determinado o desmembramento do processo em relação aos réus não citados Lourival Casula Filho, Leandro Pereira de Oliveira e Thadeu Peixoto da Silva. Foi autuada a ação penal nº 0500769-80.2017.4.02.5102.

No evento 251, consta a folha de antecedentes criminais (FAC) de Washington Luiz Cardoso Siqueira sem anotação de condenações.

No evento 252, consta a FAC de Lourival Casula Filho sem anotação de condenações.

No evento 253, consta a FAC de Renato Luiz Moreira sem anotação de condenações.

No evento 254, consta a FAC de Fabrício Soares Bittencourt sem anotação de condenações.

No evento 255, consta a FAC de Thiago de Souza Adão sem anotação de condenações.

Nos eventos 256 e 257, consta a FAC de Thadeu Peixoto da Silva sem anotação de condenações.

No evento 258, consta a FAC de Leandro Pereira de Oliveira sem anotação de condenações.

No evento 259, consta a FAC de Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão sem anotação de condenações.

No evento 260, consta a FAC de Fernando César Ribeiro Mentzingen sem anotação de condenações.

No despacho no evento 273, de 24/10/2017, foi determinado o desmembramento do processo em relação ao réu não citado Washington Luiz Cardoso Siqueira, gerando a ação penal nº 0500797-48.2017.4.02.5102.

Na decisão no evento 278, de 21/11/2017, foi determinado que o réu Paulo César da Costa Gomes, porque não citado, fosse incluído no processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102. Ao final, **foram analisadas as respostas à acusação dos réus citados Fabrício Soares Bittencourt, Thiago de Souza Adão, Renato Luiz Moreira, Fernando César Ribeiro Mentzingen e Moacyr Winder Duarte de Azevedo Brandão, sendo que lhes foi negada a absolvição sumária** e foi designada a audiência de instrução e julgamento para o dia 19/12/2017. Na mesma decisão, foi determinado que as defesas especificassem as testemunhas indicadas.

No evento 297, a defesa do réu Thiago informou o endereço para a intimação das oito testemunhas arroladas.

No evento 305, a defesa dos réus Fabrício, Renato, Moacyr e Fernando indicou as testemunhas Washington Luiz Cardoso Siqueira (desistência da oitiva), Lourival Casula Filho (dispensado por decisão do STJ), Klébio da Silva (ouvido na AIJ de 26/4/2018), Carlos Eduardo Santos da Silva (ouvido na AIJ de 26/4/2018), Anunciana dos Santos Azevedo (ouvida na AIJ de 26/4/2018), Alex Sandro Alves de Freitas (ouvido na AIJ de 26/4/2018), Ângela Lucas Pereira (ouvida na AIJ de 26/4/2018) e Elaine de Matos Pena (desistência da oitiva).

Leandro Pereira de Oliveira foi citado em 20/11/2017, conforme a certidão no evento 307. Nos eventos 308 e 309, Leandro apresentou sua **resposta à acusação**, com procuração, alegando a incompetência absoluta da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito, porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave; a atipicidade da conduta, uma vez que o art. 261 do Código Penal tutela a segurança dos transportes públicos coletivos, e não privados e de pequeno porte; ausência de justa causa, pois a denúncia está baseada somente nos depoimentos prestados por pessoas interessadas na ilegalidade do decreto municipal e prejudicadas pelo fechamento do aeródromo; que não houve impedimento de pousos e decolagens, sendo que a queda da aeronave que resultou na morte dos dois tripulantes se deveu à imprudência das vítimas que decolaram com a aeronave sem condições para voo e com probabilidade de risco, conforme o laudo do CENIPA; que o réu apenas cumpriu ordens que não eram manifestamente ilegais, até porque havia um decreto municipal

lícito, regular e comunicado à ANAC; que o impedimento se limitava ao acesso aos hangares para a retirada de pertences e aeronaves; que o fundamento do decreto eram os frequentes acidentes que ocorriam no local. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial.

No processo desmembrado nº 0500769-80.2017.4.02.5102, foi determinada a reinclusão do réu Leandro Pereira de Oliveira neste processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102, uma vez que ele foi citado e apresentou resposta, não mais se justificando o motivo do desmembramento (cópia do despacho no evento 320).

No despacho no evento 298, de 4/12/2017, após ser acolhido o requerimento feito pelo advogado do réu Thiago, foi redesignada a AIJ para o dia 20/2/2018. No mesmo despacho, após apreciar a sua resposta à acusação, **o réu Leandro Pereira de Oliveira não foi absolvido sumariamente**, tendo sido mantida a AIJ para o dia 20/2/2018. Na mesma ocasião, foi determinado que a defesa especificasse as testemunhas indicadas.

No evento 346, foi certificado que decorreu o prazo, sem manifestação, para que a defesa do réu Leandro especificasse seu rol de testemunhas.

No despacho no evento 354, de 19/12/2017, foi designado o dia 26/1/2018 para a oitiva da testemunha Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, por videoconferência.

Na **AIJ realizada em 26/1/2018**, foi ouvida a testemunha Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, arrolada pela acusação (ata de audiência no evento 398).

No despacho no evento 407, de 1/2/2018, foi homologado o pedido de desistência da oitiva da testemunha Luiz Alberto Santos, arrolada pela defesa do réu Thiago.

Na **AIJ realizada em 20/2/2018**, foi indeferido o pedido de adiamento da audiência feito pela defesa dos réus Fabrício, Renato, Fernando e Moacyr, *"uma vez que eventual contradição no depoimento da testemunha arrolada pela acusação com o depoimento prestado em sede policial e já inquirida por este Juízo no dia 26/01/2018 não é motivo para o adiamento."* Foi consignado também que o pedido de apreensão das cadernetas das duas aeronaves citadas na denúncia e dos livros das oficinas e hangares que serviram àquelas aeronaves seria apreciado em sede de diligências complementares. Foi indeferido o pedido formulado pela defesa do corréu Lourival de que ele não fosse ouvido como testemunha. Por fim, foram ouvidas as testemunhas Neudy Francisco Geraldês, Pedro Correia Guimarães e Júlio César Mulatinho Neto, arroladas pela acusação (ata de audiência no evento 431).

No despacho no evento 440, de 16/3/2018, foram designados os dias 17/4/2018 e 8/5/2018 para a continuação da AIJ e foi deferida a substituição da testemunha Washington Luiz Cardoso Siqueira por Geilton de Abreu Pereira (ouvido na AIJ de 26/4/2018), requerida pela defesa do réu Fabrício.

Na **AIJ realizada em 17/4/2018**, diante da ausência injustificada da testemunha Nilson Ribeiro de Melo, foi designado o dia 26/4/2018 para a continuação da AIJ. Registrou-se que o STJ concedeu o HC nº 443.341/RJ (2018/0073128-5) para dispensar a testemunha Lourival Casula Filho de comparecer à audiência, por se tratar de corréu. Quanto a Washington Luiz Cardoso Siqueira, a defesa desistiu da sua oitiva, o que levou ao não conhecimento do pedido de extensão dos efeitos da decisão do STJ feito pela defesa de Washington. A defesa do réu Thiago desistiu da oitiva das testemunhas Maurício Carpejane e Diego Rodrigues de Oliveira, o que foi homologado pelo Juízo (ata de audiência no evento 492).

Na **AIJ realizada em 26/4/2018**, foi ouvida a testemunha Nilson Ribeiro de Melo, arrolada pela acusação. Em seguida, foram ouvidas as testemunhas Geilton de Abreu Pereira, Klébio da Silva, Carlos Eduardo Santos da Silva, Anunciana dos Santos Azevedo, Alex Sandro Alves de Freitas e Ângela Lucas Pereira, arroladas pela defesa dos réus Fabrício, Renato, Moacyr e Fernando. A mesma defesa desistiu da oitiva da testemunha Elaine de Matos Pena, o que foi homologado pelo Juízo. Por fim, foram ouvidas as testemunhas Luciano Moretti Lopes, Paulo Francisco Fernandes de Sales, Júlio César Francisco Felicíssimo, Marcos de Souza Teles e Paulo Renato da Silva Gusmão, arroladas pela defesa do réu Thiago (ata de audiência no evento 513).

Na **AIJ realizada em 8/5/2018**, os réus foram interrogados. O MPF não requereu diligências complementares. A defesa dos réus Leandro, Fabrício, Renato, Fernando e Moacyr requereu prazo para se manifestar em diligências complementares, tendo sido deferido o prazo de 48 horas (ata de audiência no evento 520).

No despacho no evento 526, de 14/6/2018, foi determinado que a defesa dos réus Fabrício, Renato, Fernando e Moacyr se manifestasse de forma fundamentada sobre a possibilidade e a necessidade da realização da perícia requerida no evento 525, considerando a notícia de que o aeródromo havia sido reaberto e reformulado (evento 528), o ano dos fatos (2013) e o relatório final do CENIPA, que havia sido requisitado no processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102 (evento 529).

A defesa do réu Thiago não requereu diligências complementares, conforme consta no evento 527.

A defesa do réu Leandro não requereu diligências complementares.

No evento 534, a defesa dos réus Fabrício, Renato, Moacyr e Fernando insistiu na prova pericial apresentando novos quesitos, "*para aferir a posição de eventuais veículos/viatura, conforme depoimentos, assim como a capacidade de locomoção, celeridade e agilidade diante da geografia da localidade*", e requereu a busca e apreensão das cadernetas, livros, registros, notas e certificados de manutenção da aeronave PIPER 34-200, prefixo PT-KGK, assim como dos *transponders* da aeronave acidentada e da aeronave pilotada pelo Sr. Pablo Eduardo da Silva Nóbrega.

O MPF manifestou-se, no evento 540, pelo indeferimento da prova.

Na decisão no evento 542, de 30/8/2018, foi indeferido o requerimento de diligências complementares feito pela defesa dos réus Fernando, Fabrício, Renato e Moacyr. Na ocasião, fundamentou-se que "*considerando a notícia recente de que a área do aeródromo sofreu obras e foi completamente reformada, eventual perícia no local para a apuração de fatos ocorridos há 5 anos, no ano de 2013, fica inviabilizada*". Além disso, assinalou-se que "*a prova documental requerida é desnecessária não só diante do indeferimento da prova pericial como também diante do relatório produzido pelo CENIPA, o qual foi juntado após o requerimento das provas documental e pericial*". Ao final, foi concedido o prazo sucessivo de 5 dias às partes, a começar pelo MPF, para a apresentação de memoriais.

No evento 553, **o MPF apresentou os seus memoriais, pugnando pela condenação do réu Fabrício Soares Bittencourt e pela absolvição dos réus Leandro Pereira de Oliveira, Thiago de Souza Adão, Renato Luiz Moreira, Fernando César Ribeiro Mentzingen e Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão.** Segundo o MPF, o fechamento do aeródromo sem o necessário NOTAM pelo decreto municipal extrapolou os termos do convênio celebrado pelo Município de Maricá com a União. Não obstante as advertências das autoridades aeronáuticas, os réus persistiram em praticar uma série de atos tendentes a impedir e a dificultar a navegação aérea, visando a dar execução ao decreto municipal. Quanto ao fato envolvendo a aeronave que vitimou fatalmente o instrutor de voo e o seu aluno, o MPF entendeu que, diante da perícia realizada pelo CENIPA, não é possível constatar a existência de nexo causal entre o evento morte e as condutas descritas nas denúncias. Sendo assim, pediu a exclusão do resultado morte, previsto no art. 263 do Código Penal, mas manteve a imputação do crime do art. 261, *caput*, do Código Penal, em relação a esse fato. A acusação entendeu que a autoria do réu Fabrício está comprovada, uma vez que ele designou e coordenou a conduta dos agentes municipais, além de determinar a aposição de lacres nos hangares, tudo para executar a ordem contida no decreto. Por outro lado, entendeu que a

autoria dos demais réus não foi provada, uma vez que não se identificaram os agentes que efetivamente praticaram os atos tendentes a impedir e a dificultar a navegação aérea.

No evento 558, **a defesa de Thiago de Souza Adão apresentou os seus memoriais, requerendo a absolvição do réu.** De acordo com a defesa, não há prova da participação do réu nos fatos descritos nas denúncias, sobretudo considerando que, em um dos dias, ele sequer estava escalado para o serviço no aeródromo. Além disso, em relação ao fato envolvendo a aeronave acidentada, o relatório do CENIPA constatou que, naquele dia, ela não sobrevoou nem tentou pousar no aeródromo de Maricá.

Nos eventos 563 e 564, **a defesa de Fabrício Soares Bittencourt, Renato Luiz Moreira, Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão, Fernando César Ribeiro Mentzingen e Leandro Pereira de Oliveira apresentou os seus memoriais, requerendo a absolvição dos réus.** A defesa alegou a incompetência da Justiça Federal, uma vez que os supostos crimes não foram praticados a bordo de aeronave; a inépcia da denúncia, uma vez que não especificou a conduta de cada réu; que a mera interdição das dependências do aeródromo não se subsume ao tipo do art. 261 do Código Penal; que os fatos estão sustentados nos depoimentos prestados por pessoas diretamente interessadas na continuidade das empresas instaladas no aeródromo; que não houve invasão da pista de pouso e de decolagem, sendo que os agentes administrativos atuaram no estrito cumprimento do dever legal; que o réu Fabrício não ordenou que os demais réus invadissem a pista, mas apenas que resguardassem o patrimônio público e privado do aeródromo, sendo que a administração do aeródromo e a execução da ordem de interdição ficaram a cargo do Secretário Casula, conforme todos confirmaram; que não houve a identificação de nenhum dos agentes administrativos nos dias dos fatos objeto das denúncias; que a ANAC estava ciente da interdição dos hangares; que os pousos eram feitos normalmente, sendo que, para a retirada de aeronaves, havia a necessidade de obter uma autorização do Secretário Casula; que, se alguma irregularidade houve, os órgãos oficiais de aviação foram omissos quanto às situações relatadas por alguns pilotos; que os veículos permaneciam na interseção da pista, o que não colocava as aeronaves em risco concreto; que, quanto ao fato envolvendo a aeronave acidentada, os depoimentos das testemunhas Pablo e Neudy foram mentirosos.

No evento 565, foi lavrada a certidão de bens apreendidos, registrando a existência de bens acautelados em Juízo.

No evento 566, foi lavrada a certidão de processos vinculados.

I. Relatório da ação penal nº 0500769-80.2017.4.02.5102 (réus Lourival Casula Filho e Thadeu Peixoto da Silva):

Trata-se de ações penais referentes a duas denúncias oferecidas pelo Ministério Público Federal, uma em face de (1) **Washington Luiz Cardoso Siqueira** e (2) **Lourival Casula Filho**, e outra em face de (3) **Fabrcio Soares Bittencourt**, (4) **Paulo César da Costa Gomes**, (5) **Leandro Pereira de Oliveira**, (6) **Thiago de Souza Adão**, (7) **Thadeu Peixoto da Silva**, (8) **Renato Luiz Moreira**, (9) **Fernando César Ribeiro Mentzingen** e (10) **Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão**, imputando-lhes a suposta prática de crimes previstos no art. 261, *caput*, do Código Penal, sendo um deles na modalidade qualificada pela queda e destruição da aeronave e majorada pelo resultado morte (art. 261, § 1º, c/c art. 263 c/c art. 258, todos do Código Penal).

Em apertada síntese, no ano de 2013, o primeiro, o segundo e o terceiro denunciados, respectivamente, na qualidade de Prefeito do Município de Maricá, de Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Petróleo e de Secretário Municipal de Segurança Pública, e os demais denunciados, na qualidade de guardas municipais concursados ou agentes contratados pela prefeitura, expuseram a perigo de dano aeronaves que tentaram pousar no aeródromo de Maricá, mediante a aposição de viaturas na pista e a abordagem a pilotos.

A primeira denúncia (fls. 405/416 do OUT123 do evento 1) foi originariamente oferecida em 3/8/2016, no TRF-2ª Região, pela Procuradoria Regional da República da 2ª Região, em razão do foro por prerrogativa de função de que era detentor o então Prefeito de Maricá Washington Luiz Cardoso Siqueira. Na cota à denúncia, o MPF alegou que o fundamento da competência da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito residiria na tutela do bem jurídico transporte aéreo, cuja exploração compete à União (fls. 417/419 do OUT123 do evento 1). Além disso, o MPF requereu o reconhecimento da unidade de processo e de julgamento em relação ao denunciado Lourival Casula Filho, que não detinha foro por prerrogativa de função, em virtude da existência de conexão entre a conduta dos dois denunciados e da necessidade de preservar a instrução criminal, sendo que os outros envolvidos seriam denunciados na primeira instância.

De acordo com a primeira denúncia, em 17/10/2012, o então Prefeito de Maricá Washington Luiz Cardoso Siqueira, conhecido como Washington Quaqué, firmou o Convênio de Delegação nº 09/2012 com a União, por intermédio da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, para a exploração do aeródromo localizado naquele município, passando, com isso, a arcar com as despesas relativas à sua ampliação, reforma, administração e operação. No entanto, estavam excluídas do convênio as atividades de navegação aérea relacionadas à operação do aeródromo, as respectivas tarifas e a totalidade da área e dos bens necessários à sua execução. Neste cenário, apesar de essa cláusula vedar qualquer interferência na navegação aérea, o Prefeito Washington editou o Decreto nº 171/2013, determinando o

fechamento do aeródromo de Maricá para pousos e decolagens por prazo indeterminado, e designou o seu Secretário de Desenvolvimento Econômico Lourival Casula Filho para adoção das medidas necessárias. Dentre essas medidas, Lourival não só teria promovido o fechamento dos portões de acesso ao aeródromo e às suas dependências, inclusive hangares de guarda e manutenção de aeronaves, como também teria bloqueado o acesso das aeronaves às pistas de pouso e decolagem, valendo-se de viaturas da guarda municipal e de servidores contratados, em sua maioria policiais. Por conta disso, segundo a acusação, aeronaves foram impedidas de pousar ou só o fizeram depois de novas tentativas e após arremeterem diante da aproximação perigosa das viaturas que, em alguns momentos, chegaram a invadir a própria pista de pouso e a abordar os pilotos que eram impedidos de decolar sem a autorização expressa de Lourival. Sendo assim, para a acusação, Washington e Lourival, mais de uma vez, expuseram a perigo concreto de acidente aeronaves e seus tripulantes que se viam obrigados a fazer manobras evasivas para evitar a colisão com as viaturas que se encontravam na pista, Essa situação teria sido agravada pelo fato de que o fechamento da pista teria ocorrido de forma arbitrária e sem o conhecimento dos órgãos responsáveis pelo tráfego aéreo. Ainda segundo a denúncia, foi nesse contexto que ocorreu o acidente, no dia 21/10/2013, com a aeronave PT-KGK, que vitimou fatalmente o instrutor de voo Adelmo Louzada de Souza e o seu aluno Carlos Alfredo Flores da Cunha (**fato 1**). A aeronave, que apresentava problemas no bimotor, teria arremetido para evitar a colisão com os automóveis, o que a teria desgastado ainda mais e gerado a sua queda e a morte dos tripulantes. E foi também nesse contexto que, no mesmo dia 21/10/2013, Washington e Lourival, por intermédio dos guardas municipais, expuseram a perigo a aeronave pilotada por Pablo Nóbrega, que igualmente teria arremetido por conta do risco de colisão com os automóveis (**fato 2**). Além disso, dias antes, em 27/9/2013, nas mesmas condições descritas, Washington e Lourival teriam exposto a perigo de dano a aeronave comandada pelo piloto e instrutor de voo Pedro Correia Guimarães (**fato 3**). Por fim, a denúncia concluiu que Washington, na condição de Prefeito, se omitiu quanto ao dever de garantir os níveis de segurança exigidos pela legislação federal, mantendo o aeródromo de Maricá em situação de abandono, o que teria contribuído para expor aeronaves a risco concreto de dano em outros episódios, inclusive com ameaças a pilotos em pleno voo (**fato 4**). Por esses quatro fatos, o **MPF imputou a Washington Luiz Cardoso Siqueira a suposta prática do crime do art. 261, por quatro vezes, na forma do art. 71, um deles c/c art. 263, todos do Código Penal, e a Lourival Casula Filho, a suposta prática do crime do art. 261, por três vezes, na forma dos arts. 29 e 71, um deles c/c art. 263, todos do Código Penal.**

A acusação arrolou as testemunhas Neudy Francisco Geraldês (ouvido na AIJ de 5/7/2018), Pablo Eduardo da Silva Nóbrega (ouvido em 29/5/2018), Pedro Correia Guimarães (ouvido na AIJ de 29/5/2018) e Júlio César Mulatinho Neto (ouvido na AIJ de 5/7/2018).

No despacho às fls. 432/436 do OUT123 no evento 1, em 5/9/2016, o Desembargador Federal Paulo Espírito Santo, reconhecendo a unidade de processo e julgamento, determinou a notificação dos denunciados Washington e Lourival para oferecerem resposta, nos termos do art. 4º da Lei 8.038/90. Às fls. 471 do OUT123 no evento 1, o MPF requereu o declínio da competência para a primeira instância, uma vez que o mandato de Prefeito de Washington Luiz se encerrara em 31/12/2016. Na decisão de fls. 477/478 do OUT123 no evento 1, em 13/3/2017, o TRF-2ª Região declinou de sua competência. O processo, autuado no TRF-2ª Região com o nº 0008875-73.2014.4.02.0000, correspondeu neste Juízo ao nº 0000722-71.2014.4.02.5102.

A segunda denúncia foi oferecida no processo nº 0081525-36.2017.4.02.5102, em 28/3/2017, cuja cópia foi trasladada para o OUT130 no evento 1. Os denunciados são Fabrício Soares Bittencourt, Paulo César da Costa Gomes, Leandro Pereira de Oliveira, Thiago de Souza Adão, Thadeu Peixoto da Silva, Renato Luiz Moreira, Fernando César Ribeiro Mentzingen e Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão. De acordo com a nova denúncia, nos dias 7/10/2013, 27/9/2013 e 21/10/2013, os oito denunciados foram responsáveis pela exposição a perigo de quatro aeronaves pilotadas, respectivamente, por Nilson Ribeiro de Melo, Pedro Correia Guimarães, Pablo Eduardo da Silva Nóbrega e Adelmo Louzada de Souza. A exposição a perigo consistiu no fato de que as aeronaves teriam tentado aterrissar no aeródromo de Maricá quando teriam sido obstadas pelas viaturas da guarda municipal, que se encontravam na pista. Além disso, em cumprimento ao Decreto nº 171/2013, do então Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira, o Secretário de Desenvolvimento Econômico Lourival Casula Filho teria vedado qualquer pouso no aeródromo. Por consequência, o então Secretário Municipal de Segurança Pública Fabrício Soares Bittencourt teria designado os demais denunciados, na qualidade de agentes administrativos e guardas municipais, para atuarem nas dependências do aeródromo, valendo-se de armas e viaturas. Nesse cenário, o piloto e instrutor de voo Nilson Ribeiro de Melo teria recebido, no dia 7/10/2013, uma ameaça via rádio para que não utilizasse a pista, sob pena de ser impedido a tiros (**fato 1**). Por sua vez, o piloto Pedro Correia Guimarães teria confirmado que, dias antes, em 27/9/2013, executou três tentativas frustradas de aterrissagem por conta da invasão da pista pelas viaturas (**fato 2**). Mais à frente, em 21/10/2013, o piloto Pablo da Silva Nóbrega, que se dirigia ao aeródromo para manutenção agendada na oficina de Neudy Francisco Geraldês, teria sofrido as mesmas investidas dos servidores denunciados, sob o comando de Fabrício Soares Bittencourt (**fato 3**). Ainda nesse dia, segundo a denúncia, enquanto o piloto Pablo arremetia para uma segunda tentativa de aterrissagem, uma outra aeronave (PT-KGK), tripulada por Adelmo Louzada de Souza e Carlos Alfredo Flores da Cunha, igualmente tentou fazê-lo, mas sem sucesso, resultando na morte dos seus ocupantes (**fato 4**). **Por esses quatro fatos, o MPF imputou**

aos oito denunciados a suposta prática dos crimes previstos no art. 261, § 1º, c/c art. 263, ambos do Código Penal, e no art. 261, caput, por duas vezes, na forma do art. 71, ambos do Código Penal.

A acusação arrolou as testemunhas Pedro Correia Guimarães (ouvido na AIJ de 29/5/2018), Nilson Ribeiro de Melo (ouvido na AIJ de 29/5/2018), Neudy Francisco Geraldes (ouvido na AIJ de 5/7/2018), Pablo Eduardo da Silva Nóbrega (ouvido na AIJ de 29/5/2018) e Júlio César Mulatinho Neto (ouvido na AIJ de 5/7/2018). Na cota à nova denúncia, o MPF requereu que fosse requisitada ao SERIPA a cópia do relatório final de apuração referente à aeronave PT-KGK, objeto do ofício nº 16/SSCP/132, do 3º Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando da Aeronáutica.

Às fls. 488/489 do OUT123 no evento 1, **o MPF com atuação na primeira instância ratificou a denúncia antes oferecida na segunda instância** e pugnou pela reunião dos processos nº 0000722-71.2014.4.02.5102 e nº 0081525-36.2017.4.02.5102.

Na decisão do OUT124 no evento 1, **em 14/6/2017, foram recebidas as denúncias** oferecidas nos processos nº 0000722-71.2014.4.02.5102 (oferecida pela Procuradoria Regional da República da 2ª Região e ratificada pela Procuradoria da República em Niterói) e nº 0081525-36.2017.4.02.5102 (oferecida pela Procuradoria da República em Niterói) e determinada a reunião dos processos.

Fernando César Ribeiro Mentzingen foi citado em 29/8/2017, conforme a certidão do OUT168 no evento 1. No OUT179 e no OUT180 no evento 1, Fernando requereu a reabertura do prazo para resposta e a sua ampliação para 20 dias e apresentou procuração. No despacho do OUT182 no evento 1, em 12/9/2017, foi deferida a devolução do prazo, mas foi indeferida a sua ampliação para 20 dias. No OUT187 no evento 1, Fernando apresentou sua resposta à acusação, alegando a incompetência absoluta da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito, porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave; que o réu apenas executou estritamente as ordens que lhe foram dadas; que os termos do decreto municipal foram comunicados à ANAC; que não houve o fechamento da pista nem o impedimento a pouso e decolagem de aeronaves com a colocação de veículos ou ameaça de tiros; que, no local, ocorriam diversos acidentes, o que tornou razoável o cumprimento do decreto. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial.

Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão foi citado em 18/9/2017, conforme a certidão do OUT186 no evento 1. No OUT188 no evento 1, Moacyr apresentou sua resposta à acusação, alegando a incompetência absoluta da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito, porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave; que o réu apenas executou estritamente as ordens

que lhe foram dadas; que os termos do decreto municipal foram comunicados à ANAC; que não houve o fechamento da pista nem o impedimento a pouso e decolagem de aeronaves com a colocação de veículos ou ameaça de tiros; que, no local, ocorriam diversos acidentes, o que tornou razoável o cumprimento do decreto. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial. No OUT198 no evento 1, foi apresentada a procuração.

Thiago de Souza Adão foi citado em 5/10/2017, conforme a certidão do OUT196 no evento 1. No OUT207 no evento 1, Thiago apresentou sua resposta à acusação, alegando que Fabrício Soares Bittencourt repassou diretamente a ordem de interdição aos agentes administrativos que atuavam no aeródromo, conforme a ordem de serviço nº 204, de 14/10/2013; que, ao contrário dos policiais que usavam roupa vermelha, os guardas municipais trabalhavam desarmados e com uniforme padrão azul e eram responsáveis pela portaria de entrada e saída do aeroporto; que os guardas municipais tinham a menor incumbência na missão de interdição do aeródromo; que o réu só estava em serviço nos dias 27/9/2013 e 21/10/2013; que as ordens não eram manifestamente ilegais, uma vez que tinham por base o decreto do Prefeito e a ordem de serviço do Secretário de Segurança; que o réu não tem nenhum conhecimento técnico se sua viatura atrapalhava o pouso e a decolagem das aeronaves; que o réu não tinha nenhum poder de decisão na operacionalidade do serviço; que as ordens provinham do Prefeito, do Secretário de Segurança, do Comandante da Guarda e do Supervisor da Guarda; que o réu agiu em estrito cumprimento de dever legal e por obediência hierárquica. A defesa arrolou as testemunhas Luciano Moretti Lopes, Luiz Alberto Santos, Maurício Carpejane, Sales, Júlio, Teles, da Silva e Oliveira. A procuração foi apresentada no OUT208 no evento 1. A resposta foi instruída com os documentos OUT209, OUT210, OUT211, OUT212 e OUT213 no evento 1.

Renato Luiz Moreira foi citado em 6/10/2017, conforme a certidão do OUT200 no evento 1. Considerando que Renato informou que não possui condição de constituir advogado, foi designada a DPU para assumir sua defesa (despacho no OUT224 do evento 1).

Fabrício Soares Bittencourt foi citado em 6/10/2017, conforme a certidão do OUT206 no evento 1.

No despacho proferido no OUT224 do evento 1, de 18/10/2017, **foi determinado o desmembramento do processo em relação aos réus não citados Lourival Casula Filho, Leandro Pereira de Oliveira e Thadeu Peixoto da Silva. Foi autuada a ação penal nº 0500769-80.2017.4.02.5102.**

No OUT225 no evento 1 e no evento 72, consta a folha de antecedentes criminais (FAC) de Thadeu Peixoto da Silva sem anotação de condenações.

No OUT226 no evento 1, consta a FAC de Leandro Pereira de Oliveira sem anotação de condenações.

No OUT227 no evento 1, consta a FAC de Lourival Casula Filho sem anotação de condenações.

Nos autos do processo principal nº 0000722-71.2014.4.02.5102, foi determinado o desmembramento em relação ao réu Washington Luiz Cardoso Siqueira, gerando o processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102. Foi determinado, também, que o réu Paulo César da Costa Gomes, não citado, fosse incluído no processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102. Ao final, foram analisadas as respostas à acusação dos réus citados, Fabrício Soares Bittencourt, Thiago de Souza Adão, Renato Luiz Moreira, Fernando César Ribeiro Mentzingen e Moacyr Winder Duarte de Azevedo Brandão, sendo negada a sua absolvição sumária e designada a audiência de instrução e julgamento para o dia 19/12/2017 (cópia da decisão proferida em 21/11/2017 no evento 21).

Leandro Pereira de Oliveira foi citado em 20/11/2017, conforme a certidão no evento 24. No evento 26, Leandro apresentou sua resposta à acusação, com procuração, alegando a incompetência absoluta da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito, porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave; a atipicidade da conduta, uma vez que o art. 261 do Código Penal tutela a segurança dos transportes públicos coletivos, e não privados e de pequeno porte; ausência de justa causa, uma vez que a denúncia está baseada somente nos depoimentos prestados por pessoas interessadas na ilegalidade do decreto municipal e prejudicadas pelo fechamento do aeródromo; que não houve impedimento para pousos e decolagens; a queda da aeronave que resultou na morte dos dois tripulantes se deveu à imprudência das vítimas que decolaram com a aeronave sem condições de voo e com risco, conforme o laudo do CENIPA; que o réu apenas cumpriu ordens não manifestamente ilegais, até porque havia um decreto municipal lícito, regular e comunicado à ANAC; que o impedimento se limitava ao acesso aos hangares para a retirada de pertences e de aeronaves; que o fundamento do decreto eram os frequentes acidentes que ocorriam no local. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial.

No despacho no evento 27, em 4/12/2017, foi determinado o remembramento do processo em relação ao réu citado, Leandro Pereira de Oliveira, para que fosse incluído novamente no processo principal nº 0000722-71.2014.4.02.5102.

Thadeu Peixoto da Silva foi citado em 7/12/2017, conforme a certidão no evento 53. Considerando que Thadeu informou que não possui condição de constituir advogado, foi designada a DPU para assumir sua defesa (despacho no evento 54). **No evento 68, Thadeu, por meio de Defensor Público Federal, apresentou sua resposta à acusação**, alegando inépcia da denúncia, porque não foi

individualizada a sua conduta, e, no mérito, discordando das acusações. A defesa requereu a gratuidade de justiça e a designação de audiência de suspensão condicional do processo e indicou as mesmas testemunhas da acusação, além das testemunhas fictas João da Silva (desistência da oitiva) e Maria da Silva (desistência da oitiva). No evento 114, Thadeu apresentou procuração.

Lourival Casula Filho foi citado em 24/1/2018, conforme a certidão no evento 63. No evento 67, a defesa alegou que não foi observado o disposto no art. 514 do CPP, uma vez que, à época dos fatos, o réu era funcionário público, e o crime está relacionado com a função pública exercida. Não sendo o caso de aplicação do art. 514 do CPP, a defesa requereu a devolução do prazo para a apresentação da resposta à acusação. Foi apresentada procuração.

No despacho no evento 75, de 8/2/2018, foi indeferido o pedido de aplicação do art. 514 do CPP, sob o fundamento de que o réu Lourival, quando do oferecimento da denúncia, não mais exercia a função pública, mas lhe foi deferida a devolução do prazo para a apresentação da resposta à acusação.

Lourival Casula Filho apresentou sua resposta à acusação no evento 83, em 2/3/2018, alegando falta de justa causa e inépcia da denúncia; que a queda da aeronave se deveu à quebra da pá da hélice e às suas condições precárias, conforme foi constatado pelo CENIPA; que uma aeronave daquele porte conseguiria pousar fora da pista caso estivesse em situação de emergência; que não há prova de que houve a tentativa de pouso, exceto pelo que declarou o Sr. Neudy Francisco Geraldês; que a autoria está baseada apenas no fato de que, no decreto editado pelo Prefeito, ao réu foi atribuída a responsabilidade pelo aeródromo. A defesa requereu a suspensão do processo até que venha aos autos o relatório definitivo do CENIPA sobre as investigações e arrolou as testemunhas Luiz Roberto do Carmo Lourenço (desistência da oitiva), Alan Gonçalves Pinheiro (ouvido na AIJ de 20/8/2018), Jean Pierre Wertheimer (ouvido na AIJ de 20/8/2018), Maria Inez Domingos Pucello (ouvida na AIJ de 20/8/2018), Fabrício Porto (ouvido na AIJ de 6/11/2018), Artur Borges Louback (desistência da oitiva), Fábio Ribeiro Porto (ouvido na AIJ de 20/8/2018), Fábio Gonçalves dos Santos (desistência da oitiva), Bruno Fialho Ribeiro (ouvido na AIJ de 20/8/2018), Neudy Francisco Geraldês (ouvido na AIJ de 5/7/2018), Pablo Eduardo da Silva Nóbrega (ouvido na AIJ de 29/5/2018) e Júlio César Mulatinho Neto (ouvido na AIJ de 5/7/2018).

Na decisão no evento 84, de 19/3/2018, após análise das respostas à acusação dos réus Lourival e Thadeu, eles não foram absolvidos sumariamente, por não haver sido verificada a presença de nenhuma das hipóteses do art. 397 do CPP. A audiência de instrução e julgamento foi designada para o dia 29/5/2018. Foi determinado o desmembramento do processo em relação ao réu não citado, Paulo César da Costa Gomes, o que gerou a autuação do

processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102. Foi deferida a expedição de ofício, a fim de que o CENIPA informasse o andamento da investigação para apurar o acidente aéreo ocorrido com a aeronave PT-KGK, no dia 21/10/2013.

No evento 87, consta a FAC de Paulo César da Costa Gomes sem anotação de condenações.

No evento 155, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) apresentou o Relatório Final nº A-190/CENIPA/2013 sobre o acidente envolvendo a aeronave PT-KGK, em 21/10/2013.

No evento 180, sobre o relatório do CENIPA, a defesa do réu Lourival sustentou que deslegitima por completo a pretensão acusatória. Isso porque, além de haver sido confirmada a existência de falha mecânica (desprendimento de uma das pás e de parte do cubo da hélice do motor esquerdo em voo e ausência de manutenção adequada das hélices), em nenhum momento, ocorreu a aproximação da aeronave PT-KGK no aeródromo de Maricá. Na mesma manifestação, a defesa desistiu da oitiva da testemunha Luis Roberto do Carmo Lourenço, chefe do CENIPA à época e responsável pelo relatório preliminar.

Na **AIJ realizada em 29/5/2018**, foram homologados os pedidos de desistência da oitiva da testemunha Luis Roberto do Carmo Lourenço, feito pela defesa do réu Lourival, e de desistência da oitiva das testemunhas João da Silva e Maria da Silva, feito pela defesa do réu Thadeu. Em seguida, foram inquiridas as testemunhas Pablo Eduardo da Silva Nóbrega (arrolada pela acusação e pela defesa de ambos os réus), Pedro Correia Guimarães e Nilson Ribeiro de Melo (arrolada pela acusação e pela defesa do réu Thadeu). Por fim, foram designados os dias 5/7/2018 e 20/8/2018 para a continuação da AIJ (ata de audiência no evento 188).

Na **AIJ realizada em 5/7/2018**, foram inquiridas as testemunhas Neudy Francisco Geraldês e Júlio César Mulatinho Neto, arroladas pela acusação e pelas defesas dos réus (ata de audiência no evento 226).

No evento 245, a defesa do réu Lourival requereu que, antes de iniciada a prova oral da defesa e sem prejuízo de outras diligências complementares que viesse a requerer, fosse expedido ofício ao CENIPA para que esclarecesse as seguintes questões: a) a afirmação das testemunhas Neudy Francisco Geraldês e Júlio César Mulatinho Neto de que o aeródromo de Maricá e a aeronave não possuem radar e a afirmação do CENIPA de que o laudo se apoiou em imagem radar; b) se o CENIPA tem condições de aferir o trajeto da aeronave, diante da afirmação da testemunha Júlio César Mulatinho

Neto de que o CENIPA não tem condições de dizer que o avião não esteve no aeródromo de Maricá; e c) se ratifica a afirmação de que a aeronave não se aproximou do aeródromo de Maricá.

Na **AIJ realizada em 20/8/2018**, foi apreciado o requerimento feito pela defesa do réu Lourival no evento 245. Na ocasião, considerando que o pedido é decorrente de circunstâncias apuradas na instrução, foi consignado que a defesa poderia reiterar o requerimento na fase do art. 402 do CPP, além de formular outros. A defesa do réu Lourival desistiu da oitiva das testemunhas Fábio Gonçalves dos Santos e Artur Borges Louback, o que foi homologado pelo Juízo. Em seguida, foram inquiridas as testemunhas arroladas pela defesa do réu Lourival, Fábio Ribeiro Porto, Alan Gonçalves Pinheiro, Jean Pierre Wertheimer, Maria Inez Domingos Pucello e Bruno Fialho Ribeiro. Ao final, foi designado o dia 6/11/2018 para a continuação da AIJ (ata de audiência no evento 249). Nos eventos 251 a 255, foi juntado documento pela defesa do réu Lourival.

Na **AIJ realizada em 6/11/2018**, foi inquirida a testemunha arrolada pela defesa do réu Lourival, Fabrício Porto. Ao final, foi designado o dia 13/11/2018 para a continuação da AIJ (ata de audiência no evento 266).

Na **AIJ realizada em 13/11/2018**, os réus Lourival e Thadeu foram interrogados. O MPF e a defesa do réu Thadeu não formularam requerimento de diligências complementares (ata de audiência no evento 277).

No despacho no evento 282, em 10/12/2018, em relação ao pedido feito no evento 245 e reiterado pela defesa do réu Lourival, foi determinada a expedição de ofício ao CENIPA, para que esclarecesse (a) a que se refere a expressão "imagem radar", utilizada no laudo; (2) se o CENIPA possui condições técnicas para aferir o trajeto da aeronave acidentada; e (3) se ratifica a afirmação de que a aeronave em exame não se aproximou do aeródromo de Maricá.

No evento 297, o CENIPA prestou as seguintes informações: (a) a expressão "imagem radar" diz respeito aos *prints* realizados das imagens geradas no âmbito do tráfego aéreo, por meio dos quais é possível acompanhar a trajetória executada por uma aeronave, dentro dos limites de detecção do equipamento-radar; (b) a investigação se debruçou sobre a trajetória da aeronave por meio da visualização das imagens-radar que são produzidas e armazenadas pelo órgão de controle do espaço aéreo; (c) ratifica todo o teor das análises e conclusões do Relatório Final A-190/CENIPA/2013; (d) que, em nenhum trecho do relatório, foi afirmado que a aeronave em exame não se aproximou do aeródromo de Maricá, mas sim foi afirmado, no sentido estritamente técnico de aviação, que "*com base na revisualização RADAR de todo o voo, foi possível constatar que a aeronave PT-KGK, desde a decolagem do Aeródromo Jacarepaguá até o local do acidente,*

não sobrevoou ou tentou pousar no aeródromo Maricá"; ou seja, tecnicamente, "*não se aproximou*" e "*não sobrevoou ou tentou pousar*" possuem significados distintos.

No evento 303, a defesa do réu Lourival requereu que o CENIPA fosse novamente oficiado para que relatasse quais providências foram tomadas após o recebimento do comunicado do Sr. Pedro Correia Guimarães, por volta do dia 27/9/2013, e se algum expediente foi instaurado por notícias afetas ao aeroporto de Maricá, no mesmo período. Requereu, ainda, a juntada, nestes autos, de cópia do depoimento do Sr. Neudy Francisco Geraldês, prestado no dia 20/2/2018, no processo conexo nº 0000722-71.2014.4.02.5102, e a extração de cópia do depoimento dessa testemunha para remessa ao MPF, objetivando a apuração do crime de falso testemunho. Requereu também a extração de cópia dos autos para remessa ao MPF para a apuração da quebra do dever de cuidado daquele a quem incumbia a manutenção da aeronave acidentada.

No despacho no evento 304, em 25/4/2019, foi deferido o compartilhamento, para juntada nestes autos, do depoimento prestado pelo Sr. Neudy Francisco Geraldês, no dia 20/2/2018, no processo conexo nº 0000722-71.2014.4.02.5102. Quanto aos pedidos de extração de cópia para remessa ao MPF, foi consignado que serão apreciados na sentença, por estarem relacionados com o mérito. Por fim, foi deferido o pedido de expedição de ofício ao CENIPA, para que informasse as providências tomadas em relação ao relatório de prevenção feito pelo instrutor de voo Pedro Correia Guimarães, conforme sua oitiva em Juízo.

No evento 315, o CENIPA esclareceu que não consta nenhum relato de segurança de voo em nome de Pedro Correia Guimarães, relativo ao ano de 2013, até porque o relato de prevenção é uma ferramenta de prevenção utilizada em âmbito organizacional, no próprio aeródromo, não sendo gerenciada pelo CENIPA. Além disso, o CENIPA esclareceu que o relatório mencionado não guardaria relação com a ocorrência havida com a aeronave PT-KGK, no dia 21/10/2013.

Sobre o ofício do CENIPA, o MPF nada requereu no evento 322. A defesa do réu Thadeu, por sua vez, no evento 327, sustentou que o ofício demonstrou que as testemunhas indicadas pela acusação são tendenciosas e que o réu não contribuiu para a ocorrência do fato. Por fim, a defesa do réu Lourival nada requereu no evento 332.

No evento 323, o Juízo da 3ª Vara Federal de Niterói solicitou o deferimento de prova emprestada, consistente na remessa dos depoimentos prestados nos processos nº 0000722-71.2014.4.02.5102, nº 0500769-80.2017.4.02.5102 e nº 0500797-48.2017.4.02.5102, para a instrução da ação civil pública por ato de improbidade administrativa nº 0043483-83.2015.4.02.5102, o que foi atendido no despacho cuja cópia está no evento 328.

No evento 345, **o MPF apresentou os seus memoriais, pugnando pela condenação do réu Lourival Casula Filho nas penas do art. 261, caput, por 4 vezes, na forma do art. 71, ambos do Código Penal.** De acordo com o MPF, a autoria do réu Lourival ficou comprovada, uma vez que, à época dos fatos, na condição de Secretário Municipal, foi designado pelo Prefeito de Maricá para responder pela administração do aeródromo. Todavia, considerando a conclusão a que chegou o relatório do CENIPA, o MPF entendeu que não é possível imputar ao réu o resultado morte previsto no art. 263 do Código Penal.

No despacho no evento 346, em 6/8/2019, foi deferido o pedido do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, feito no evento 344, para que lhe fosse encaminhada cópia dos depoimentos prestados como testemunha pelo Sr. Júlio César Mulatinho Neto, para a instrução de inquérito civil.

No evento 353, **a defesa de Thadeu Peixoto da Silva apresentou os seus memoriais, pugnando pela absolvição do réu, por falta de prova para a condenação.**

No despacho no evento 355, em 26/8/2019, foi deferido o requerimento da defesa do réu Lourival para que lhe fosse concedido o mesmo prazo de 27 dias de que dispôs o MPF para a apresentação dos memoriais. O prazo foi estendido para o réu Thadeu, a fim de que, querendo, complementasse os seus memoriais.

No evento 361, **a defesa de Lourival Casula Filho apresentou os seus memoriais, com documentos, requerendo a absolvição do réu.** Sustentou que, em suas alegações finais, o MPF acrescentou um fato que não constou da denúncia, referente ao suposto evento ocorrido com Nilson Ribeiro de Melo, em 7/10/2013; que é ilegítima a pretensão do MPF de que o acusado pode ser condenado ainda que não se tenha provado o perigo concreto de acidente, descrito na denúncia, mas, no caso, o réu não causou perigo concreto nem abstrato; que a queda de uma aeronave em 11/9/2013 no muro de um abrigo para crianças e adolescentes gerou a interrupção do funcionamento das empresas; que, em nenhum momento, houve ordem para impedir pousos e decolagens nas pistas; que nenhum dos guardas municipais réus afirmou que recebera ordem do réu Lourival para impedir pousos e decolagens; que os vídeos a que o MPF fez menção em seus memoriais não mostram perigo nenhum, mas sim pousos regulares e tranquilos de aeronaves, sem nenhuma interferência; que os agentes municipais e viaturas ficavam muito distantes da pista de pouso e decolagem do aeródromo de Maricá; que o Sr. Neudy, proprietário de oficina que funcionava no aeródromo, junto com outros empresários, divulgou informação falsa de que o avião teria caído após tentativa de pouso no aeródromo, frustrada pelos carros dos agentes municipais; que o Delegado de Polícia Civil que conduziu as investigações tomou como base o depoimento do Sr. Neudy, ainda que estivesse na posse do laudo preliminar do CENIPA, que apontava para falhas graves na aeronave;

que outros acidentes já haviam ocorrido com a aeronave PT-KGK por falta de manutenção adequada nos dias 16/6/2007 e 29/7/2010; que, segundo o laudo do CENIPA, em nenhum momento, a aeronave PT-KGK sobrevoou ou tentou pousar no aeródromo de Maricá; que, de forma contraditória, o MPF, com base no relatório do CENIPA, reconheceu que não poderia atribuir ao réu o resultado morte do acidente, mas insistiu que deveria haver a condenação pela forma simples, prevista no *caput* do art. 261 do Código Penal; que o réu apenas determinou que as decolagens fossem fiscalizadas para a comprovação da posse dos bens, sendo que os veículos eram posicionados na ponte de acesso aos hangares, distantes da pista; que o réu não pode ser condenado pelo simples fato de, à época, ocupar o cargo de Secretário Municipal, sendo que sequer havia subordinação dos guardas municipais à Secretaria que o réu chefiava; que o piloto Pablo Nóbrega declarou que foi abordado por agentes municipais após o pouso, esclarecendo que os veículos não adentraram a pista e que a manobra de arremeter é comum nas instruções de voo; que o piloto Pedro Correia também afirmou que não houve risco concreto para a sua aeronave e que via carros na interseção da pista, mas não dentro dela.

Nos eventos 364 e 365, foi lavrada a certidão de bens apreendidos e de processos vinculados, registrando que os bens que haviam sido apreendidos foram todos destinados.

No evento 367, foi determinado que o MPF complementasse os seus memoriais em relação ao réu Thadeu, uma vez que aqueles apresentados no evento 345 eram apenas referentes ao réu Lourival.

No evento 370, **o MPF complementou os seus memoriais, pugnando pela absolvição do réu Thadeu Peixoto da Silva.** Segundo o MPF, embora não haja dúvida quanto à prova da materialidade delitiva, "*não foi possível, no curso da instrução, realizar a individualização da participação dos demais réus, guardas municipais, incluído aqui o réu Thadeu*", sendo que as testemunhas não puderam confirmar se o réu era um dos agentes que atuavam no aeródromo no dia dos fatos.

Após, intimada no evento 372 para, querendo, complementar os seus memoriais, a defesa do réu Thadeu nada requereu. Por sua vez, a defesa do réu Lourival, no evento 375, reiterou as alegações finais apresentadas no evento 361.

I. Relatório da ação penal nº 0500797-48.2017.4.02.5102 (réu Washington Luiz Cardoso Siqueira):

Trata-se de ações penais referentes a duas denúncias oferecidas pelo Ministério Público Federal, uma em face de (1) **Washington Luiz Cardoso Siqueira** e (2) **Lourival Casula Filho**, e outra em face de (3) **Fabrcio Soares Bittencourt**, (4) **Paulo César da**

Costa Gomes, (5) Leandro Pereira de Oliveira, (6) Thiago de Souza Adão, (7) Thadeu Peixoto da Silva, (8) Renato Luiz Moreira, (9) Fernando César Ribeiro Mentzingen e (10) Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão, imputando-lhes a suposta prática de crimes previstos no art. 261, *caput*, do Código Penal, sendo um deles na modalidade qualificada pela queda e destruição da aeronave e majorada pelo resultado morte (art. 261, § 1º, c/c art. 263 c/c art. 258, todos do Código Penal).

Em apertada síntese, no ano de 2013, o primeiro, o segundo e o terceiro denunciados, respectivamente, na qualidade de Prefeito do Município de Maricá, de Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Petróleo e de Secretário Municipal de Segurança Pública, e os demais denunciados, na qualidade de guardas municipais concursados ou agentes contratados pela prefeitura, expuseram a perigo de dano aeronaves que tentaram pousar no aeródromo de Maricá, mediante a aposição de viaturas na pista e a abordagem a pilotos.

A primeira denúncia (fls. 405/416 do OUT123 do evento 1) foi originariamente oferecida em 3/8/2016, no TRF-2ª Região, pela Procuradoria Regional da República da 2ª Região, em razão do foro por prerrogativa de função de que era detentor o então Prefeito de Maricá Washington Luiz Cardoso Siqueira. Na cota à denúncia, o MPF alegou que o fundamento da competência da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito residiria na tutela do bem jurídico transporte aéreo, cuja exploração compete à União (fls. 417/419 do OUT124 do evento 1). Além disso, o MPF requereu o reconhecimento da unidade de processo e julgamento em relação ao denunciado Lourival Casula Filho, que não detinha foro por prerrogativa de função, em virtude da existência de conexão entre as condutas dos dois denunciados e da necessidade de se preservar a instrução criminal, sendo que os outros envolvidos no caso seriam denunciados na primeira instância.

De acordo com a primeira denúncia, em 17/10/2012, o então Prefeito de Maricá Washington Luiz Cardoso Siqueira, conhecido como Washington Quaqué, firmou o Convênio de Delegação nº 09/2012 com a União, por intermédio da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, para a exploração do aeródromo localizado naquele município, passando, com isso, a arcar com as despesas relativas à sua ampliação, reforma, administração e operação. No entanto, estavam excluídas do convênio as atividades de navegação aérea relacionadas à operação do aeródromo, as respectivas tarifas e a totalidade da área e dos bens necessários à sua execução. Nesse cenário, não obstante essa cláusula vedando qualquer interferência na navegação aérea, o Prefeito Washington editou o Decreto nº 171/2013, determinando o fechamento do aeródromo de Maricá para pousos e decolagens por prazo indeterminado, e designou o seu Secretário de Desenvolvimento Econômico Lourival Casula Filho para que adotasse as medidas necessárias. Dentre essas medidas, Lourival não só teria

promovido o fechamento dos portões de acesso ao aeródromo e a suas dependências, inclusive hangares de guarda e manutenção de aeronaves, como também teria bloqueado o acesso das aeronaves às pistas de pouso e decolagem, valendo-se de viaturas da guarda municipal e de servidores contratados, em sua maioria policiais. Por conta disso, segundo a acusação, aeronaves foram impedidas de pousar ou só o fizeram depois de novas tentativas e após arremeterem diante da aproximação perigosa das viaturas que, em alguns momentos, chegaram a invadir a própria pista de pouso e a abordar os pilotos que eram impedidos de decolar sem a autorização expressa de Lourival. Sendo assim, para a acusação, Washington e Lourival, mais de uma vez, expuseram a perigo concreto de acidente aeronaves e seus tripulantes que se viam obrigados a fazer manobras evasivas para evitar a colisão com as viaturas na pista, situação agravada pelo fato de que o fechamento da pista teria ocorrido de forma arbitrária e sem o conhecimento dos órgãos responsáveis pelo tráfego aéreo. Ainda segundo a denúncia, foi nesse contexto que ocorreu o acidente, no dia 21/10/2013, com a aeronave PT-KGK, que vitimou fatalmente o instrutor de voo Adelmo Louzada de Souza e o seu aluno Carlos Alfredo Flores da Cunha (**fato 1**). A aeronave, que apresentava problemas no bimotor, teria arremetido para evitar a colisão com os automóveis, o que a teria desgastado ainda mais e gerado a sua queda e a morte dos tripulantes. E foi também nesse contexto que, no mesmo dia 21/10/2013, Washington e Lourival, por intermédio dos guardas municipais, expuseram a perigo a aeronave pilotada por Pablo Nóbrega, que também teria arremetido por conta do risco de colisão com os automóveis (**fato 2**). Além disso, dias antes, em 27/9/2013, nas mesmas condições, Washington e Lourival teriam exposto a perigo de dano a aeronave comandada pelo piloto e instrutor de voo Pedro Correia Guimarães (**fato 3**). Por fim, a denúncia concluiu que Washington, na condição de Prefeito, se omitiu quanto ao dever de garantir os níveis de segurança exigidos pela legislação federal, mantendo o aeródromo de Maricá em situação de abandono, o que teria contribuído para expor aeronaves a risco concreto de dano em outros episódios, inclusive com ameaças a pilotos em pleno voo (**fato 4**). Por esses quatro fatos, o **MPF imputou a Washington Luiz Cardoso Siqueira a suposta prática do crime do art. 261, por quatro vezes, na forma do art. 71, um deles c/c art. 263, todos do Código Penal, e a Lourival Casula Filho, a suposta prática do crime do art. 261, por três vezes, na forma dos arts. 29 e 71, um deles c/c art. 263, todos do Código Penal.**

A acusação arrolou as testemunhas Neudy Francisco Geraldes (ouvido na AIJ de 5/7/2018), Pablo Eduardo da Silva Nóbrega (ouvido na AIJ em 29/5/2018), Pedro Correia Guimarães (ouvido na AIJ em 29/5/2018) e Júlio César Mulatinho Neto (ouvido na AIJ em 5/7/2018).

No despacho de fls. 432/436 do OUT123 no evento 1, de 5/9/2016, o Exmo. Desembargador Federal Paulo Espírito Santo, reconhecendo a unidade de processo e julgamento, determinou a notificação dos denunciados Washington e Lourival para oferecerem

resposta, nos termos do art. 4º da Lei 8.038/90. Às fls. 471 do OUT123 no evento 1, o MPF requereu o declínio da competência para a primeira instância, uma vez que o mandato de Prefeito se encerrara em 31/12/2016. Na decisão de fls. 477/478 do OUT123 no evento 1, de 13/3/2017, o TRF-2ª Região declinou de sua competência. O processo, autuado no TRF-2ª Região com o nº 0008875-73.2014.4.02.0000, correspondeu neste Juízo ao nº 0000722-71.2014.4.02.5102.

A segunda denúncia foi oferecida no processo nº 0081525-36.2017.4.02.5102, em 28/3/2017, cuja cópia foi trasladada para o OUT130 no evento 1. Os denunciados são Fabrício Soares Bittencourt, Paulo César da Costa Gomes, Leandro Pereira de Oliveira, Thiago de Souza Adão, Thadeu Peixoto da Silva, Renato Luiz Moreira, Fernando César Ribeiro Mentzingen e Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão. De acordo com a nova denúncia, nos dias 7/10/2013, 27/9/2013 e 21/10/2013, os oito denunciados foram responsáveis pela exposição a perigo de quatro aeronaves pilotadas, respectivamente, por Nilson Ribeiro de Melo, Pedro Correia Guimarães, Pablo Eduardo da Silva Nóbrega e Adelmo Louzada de Souza. A exposição a perigo consistiu no fato de que as aeronaves teriam tentado aterrissar no aeródromo de Maricá quando teriam sido obstadas pelas viaturas da guarda municipal que se encontravam na pista. Além disso, em cumprimento ao Decreto nº 171/2013, do então Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira, o Secretário de Desenvolvimento Econômico Lourival Casula Filho teria vedado qualquer pouso no aeródromo. Por consequência, o então Secretário Municipal de Segurança Pública Fabrício Soares Bittencourt teria designado os demais denunciados, na qualidade de agentes administrativos e guardas municipais, para atuarem nas dependências do aeródromo, valendo-se de armas e viaturas. Nesse cenário, o piloto e instrutor de voo Nilson Ribeiro de Melo teria recebido, no dia 7/10/2013, uma ameaça via rádio para que não utilizasse a pista, sob pena de ser impedido a tiros (**fato 1**). Por sua vez, o piloto Pedro Correia Guimarães teria confirmado que, dias antes, em 27/9/2013, executou três tentativas frustradas de aterrissagem por conta da invasão da pista pelas viaturas (**fato 2**). Mais à frente, em 21/10/2013, o piloto Pablo da Silva Nóbrega, que se dirigia ao aeródromo para manutenção agendada na oficina de Neudy Francisco Geraldês, teria sofrido as mesmas investidas dos servidores denunciados, sob o comando de Fabrício Soares Bittencourt (**fato 3**). Ainda nesse dia, segundo a denúncia, enquanto o piloto Pablo arremetia para uma segunda tentativa de aterrissagem, uma outra aeronave (PT-KGK), tripulada por Adelmo Louzada de Souza e Carlos Alfredo Flores da Cunha, igualmente tentou fazê-lo, mas sem sucesso, resultando na morte dos seus ocupantes (**fato 4**). **Por esses quatro fatos, o MPF imputou aos oito denunciados a suposta prática dos crimes previstos no art. 261, § 1º, c/c art. 263, ambos do Código Penal, e no art. 261, caput, por duas vezes, na forma do art. 71, ambos do Código Penal.**

A acusação arrolou as testemunhas Pedro Correia Guimarães (ouvido na AIJ em 29/5/2018), Nilson Ribeiro Melo (ouvido na AIJ em 29/5/2018), Neudy Francisco Geraldes (ouvido na AIJ em 5/7/2018), Pablo Eduardo da Silva Nóbrega (ouvido na AIJ em 29/5/2018) e Júlio César Mulatinho Neto (ouvido na AIJ em 5/7/2018). Na cota à nova denúncia, o MPF requereu que fosse requisitada ao SERIPA a cópia do relatório final de apuração da aeronave PT-KGK, objeto do ofício nº 16/SSCP/132, do 3º Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando da Aeronáutica.

Às fls. 488/489 do OUT123 no evento 1, **o MPF com atuação na primeira instância ratificou a denúncia oferecida na segunda instância** e pugnou pela reunião dos processos nº 0000722-71.2014.4.02.5102 e nº 0081525-36.2017.4.02.5102.

Na decisão do OUT124 no evento 1, **em 14/6/2017, foram recebidas as denúncias** oferecidas nos processos nº 0000722-71.2014.4.02.5102 (oferecida pela Procuradoria Regional da República da 2ª Região e ratificada pela Procuradoria da República em Niterói) e nº 0081525-36.2017.4.02.5102 (oferecida pela Procuradoria da República em Niterói) e determinada a reunião dos processos.

Fernando César Ribeiro Mentzingen foi citado em 29/8/2017, conforme a certidão do OUT168 no evento 1. No OUT179 e no OUT180 no evento 1, Fernando requereu a reabertura do prazo para resposta e a sua ampliação para 20 dias e apresentou procuração. No despacho do OUT182 no evento 1, em 12/9/2017, foi deferida a devolução do prazo, mas indeferida a sua ampliação para 20 dias. No OUT187 no evento 1, Fernando apresentou sua resposta à acusação, alegando que a Justiça Federal é incompetente para o processo e o julgamento do feito porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave; que o réu apenas executou estritamente as ordens que lhe foram dadas; que os termos do decreto municipal foram comunicados à ANAC; que não houve o fechamento da pista nem o impedimento a pouso e decolagem de aeronaves com a colocação de veículos ou ameaça de tiros; que, no local, ocorriam diversos acidentes, o que tornou razoável o cumprimento do decreto. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial.

Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão foi citado em 18/9/2017, conforme a certidão do OUT186 no evento 1. No OUT188 no evento 1, Moacyr apresentou sua resposta à acusação, alegando que a Justiça Federal é incompetente para o processo e o julgamento do feito porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave; que o réu apenas executou estritamente as ordens que lhe foram dadas; que os termos do decreto municipal foram comunicados à ANAC; que não houve o fechamento da pista nem o impedimento a pouso e decolagem de aeronaves com a colocação de veículos ou ameaça de tiros; que, no local, ocorriam diversos acidentes, o que tornou razoável o

cumprimento do decreto. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial. No OUT198 no evento 1, foi apresentada a procuração.

Thiago de Souza Adão foi citado em 5/10/2017, conforme a certidão do OUT196 no evento 1. No OUT207 no evento 1, Thiago apresentou sua resposta à acusação, alegando que Fabrício Soares Bittencourt repassou diretamente a ordem de interdição aos agentes administrativos que atuavam no aeródromo, conforme a ordem de serviço nº 204, de 14/10/2013; que, ao contrário dos policiais que usavam roupa vermelha, os guardas municipais trabalhavam desarmados e com uniforme padrão azul e eram responsáveis pela portaria de entrada e saída do aeroporto; que os guardas municipais tinham a menor incumbência na missão de interdição do aeródromo; que o réu só estava em serviço nos dias 27/9/2013 e 21/10/2013; que as ordens não eram manifestamente ilegais, uma vez que tinham por base o decreto do Prefeito e a ordem de serviço do Secretário de Segurança; que o réu não tem nenhum conhecimento técnico sobre se o baseamento de sua viatura atrapalhava o pouso e a decolagem das aeronaves; que o réu não tinha nenhum poder de decisão na operacionalidade do serviço; que as ordens provinham do Prefeito, do Secretário de Segurança, do Comandante da Guarda e do Supervisor da Guarda; que o réu agiu em estrito cumprimento de dever legal e por obediência hierárquica. A defesa arrolou as testemunhas Luciano Moretti Lopes, Luiz Alberto Santos, Maurício Carpejane, Sales, Júlio, Teles, da Silva e Oliveira. A procuração foi apresentada no OUT208 no evento 1. A resposta foi instruída com os documentos OUT209, OUT210, OUT211, OUT212 e OUT213 no evento 1.

Renato Luiz Moreira foi citado em 6/10/2017, conforme a certidão do OUT200 no evento 1. Considerando que Renato informou que não possui condição de constituir advogado, foi designada a DPU para assumir sua defesa (despacho no OUT224 no evento 1). No OUT227 no evento 1, Renato apresentou sua resposta à acusação, alegando a incompetência absoluta da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave; a atipicidade da conduta, uma vez que o art. 261 do Código Penal tutela a segurança dos transportes públicos coletivos, e não privados e de pequeno porte; ausência de justa causa, pois a denúncia está baseada somente nos depoimentos prestados por pessoas interessadas no reconhecimento da ilegalidade do decreto municipal e que foram prejudicadas pelo fechamento do aeródromo; não houve impedimento de pousos e decolagens de aeronaves; a queda da aeronave que resultou na morte dos dois tripulantes se deveu à imprudência das vítimas, ao decolarem com a aeronave sem condições de voo, conforme o laudo do CENIPA; que o réu apenas cumpriu ordens não manifestamente ilegais, até porque havia um decreto municipal lícito, regular e comunicado à ANAC. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial. A procuração foi apresentada no OUT228 no evento 1.

Fabício Soares Bittencourt foi citado em 6/10/2017, conforme a certidão do OUT206 no evento 1. No OUT225 no evento 1, Fabício apresentou sua resposta à acusação, alegando a incompetência absoluta da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave; a atipicidade da conduta, uma vez que o art. 261 do Código Penal tutela a segurança dos transportes públicos coletivos, e não privados e de pequeno porte; inépcia da denúncia e ausência de dolo, já que apenas houve a emissão de ordem para que fosse feita a vigilância dos hangares ocupados pelas escolas de aviação; a denúncia está baseada somente nos depoimentos prestados por pessoas interessadas no reconhecimento da ilegalidade do decreto municipal e que foram prejudicadas pelo fechamento do aeródromo; que o réu não estava no aeródromo no momento dos fatos narrados na denúncia; que o réu, na condição de Secretário de Segurança Pública, cumpriu sua obrigação de resguardar e tutelar o patrimônio público e privado das escolas de aviação abarcadas pela decisão administrativa de interdição do aeródromo; que, em nenhum momento, o réu deu ordem para impedir pousos e decolagens de aeronaves; que a queda da aeronave que resultou na morte dos dois tripulantes se deveu à imprudência das vítimas, ao decolarem com a aeronave sem condições de voo, conforme o laudo do CENIPA; que o impedimento se limitava ao acesso aos hangares para a retirada de pertences e aeronaves; que o fundamento do decreto eram os frequentes acidentes ocorridos no local. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial. A procuração foi apresentada no OUT226 no evento 1.

No despacho proferido no OUT224 no evento 1, em 18/10/2017, foi determinado o desmembramento do processo em relação aos réus não citados Lourival Casula Filho, Leandro Pereira de Oliveira e Thadeu Peixoto da Silva. Foi autuada a ação penal nº 0500769-80.2017.4.02.5102.

No OUT230 no evento 1, consta a folha de antecedentes criminais (FAC) de Washington Luiz Cardoso Siqueira sem anotação de condenações.

No OUT231 no evento 1, consta a FAC de Lourival Casula Filho sem anotação de condenações.

No OUT232 no evento 1, consta a FAC de Renato Luiz Moreira sem anotação de condenações.

No OUT233 no evento 1, consta a FAC de Fabício Soares Bittencourt sem anotação de condenações.

No OUT234 no evento 1, consta a FAC de Thiago de Souza Adão sem anotação de condenações.

No OUT235 no evento 1, consta a FAC de Thadeu Peixoto da Silva sem anotação de condenações.

No OUT237 no evento 1, consta a FAC de Leandro Pereira de Oliveira sem anotação de condenações.

No OUT238 no evento 1, consta a FAC de Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão sem anotação de condenações.

No OUT239 no evento 1, consta a FAC de Fernando César Ribeiro Mentzingen sem anotação de condenações.

Nos autos do processo principal nº 0000722-71.2014.4.02.5102, **foi determinado o desmembramento do processo em relação ao réu Washington Luiz Cardoso Siqueira, gerando o processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102** (cópia da decisão proferida em 24/10/2017 no OUT247 no evento 1).

No despacho no evento 4, em 31/10/2017, foi determinada a citação por hora certa do réu Washington. O réu foi citado por hora certa, conforme a certidão no evento 13. No despacho no evento 16, em 18/12/2017, a DPU foi designada para atuar em sua defesa, uma vez que, citado por hora certa, o réu não constituiu advogado nem apresentou resposta. No evento 22, a DPU apresentou a resposta à acusação, alegando a nulidade da citação por hora certa e requerendo a aplicação do art. 366 do CPP, uma vez que não há suspeita de que o réu vem se ocultando. No mérito, sustentou a improcedência da denúncia, reservando-se o direito de manifestação completa sobre o mérito nas alegações finais. A defesa arrolou as mesmas testemunhas da acusação.

No evento 24, o réu Washington apresentou procuração, e a sua defesa constituída requereu a devolução do prazo para a apresentação da resposta à acusação. Na ocasião, alegou que, em que pese a certidão no evento 13, não recebeu nenhuma citação, sendo que soube da existência do processo por meio do correú Lourival Casula.

No despacho no evento 23, em 21/2/2018, foi revogada a designação da DPU, visto que o réu Washington foi citado pessoalmente com a juntada da procuração específica no evento 24, e, por esse motivo, não foi apreciada a resposta apresentada pela DPU no evento 22. Por fim, foi determinada a intimação do advogado constituído para que apresentasse a resposta à acusação.

No evento 30, a defesa de Washington esclareceu o endereço de residência do réu e a dificuldade de citação dele no local e alegou a inobservância do art. 514 do CPP, sob o fundamento de que o réu foi Prefeito de Maricá e a denúncia lhe imputa fato supostamente praticado nessa condição.

No despacho no evento 31, em 15/3/2018, foi indeferido o pedido de anulação da decisão que recebeu a denúncia, sob o fundamento de que, além de o crime não ser funcional, a anterior

qualidade de funcionário público, à época dos fatos, não enseja a aplicação do art. 514 do CPP. Sendo assim, foi determinado que a defesa apresentasse sua resposta à acusação.

No evento 39, a defesa do réu **Washington apresentou sua resposta à acusação**, instruída com diversos documentos, alegando (a) inépcia da denúncia e ausência de justa causa, uma vez que o aeródromo de Maricá é bem público, mas sempre foi explorado por pessoas e empresas que nada pagavam pelo seu uso; gestões anteriores cederam graciosamente e sem licitação, sem nenhuma contrapartida à municipalidade, o espaço público a donos de empresas de instrução de voos e de oficinas de reparos de aeronaves; a situação de ocupação irregular dos hangares no aeroporto era tão grave que motivou a intervenção do Tribunal de Contas do Estado, que determinou ao município a regularização da situação; eram frequentes os acidentes no entorno do aeroporto; no dia 11/9/2013, ocorreu mais um acidente no entorno do aeroporto, próximo a uma creche mantida pela prefeitura, com uma aeronave pertencente a uma empresa de instrução de voos que funcionava em um hangar no aeroporto; não se tem notícia de nenhuma questão afeta às condições do aeroporto que se relacione ao acidente; curiosamente, o acidente fatal ocorrido no dia 11/9/2013 não teve a mesma repercussão daquele do dia 21/10/2013, possivelmente porque em setembro não havia nada que contrariasse os interesses econômicos das empresas que exploravam graciosamente o aeroporto; no segundo acidente, como os empresários já estavam em confronto com a prefeitura, em decorrência da ordem de interdição do espaço, atribuíram a queda ao acesso à pista de pouso do aeródromo, e não às condições da aeronave; não foi criado nenhum embaraço para impedir ou dificultar a navegação aérea, sendo que os responsáveis pelo tráfego aéreo estavam cientes do Decreto nº 171/2013; nunca partiu do acusado nenhuma orientação ou ordem sobre o uso da pista nem atuou no dia a dia do aeroporto; quanto ao tráfego aéreo, cabia aos órgãos técnicos a fiscalização; a ANAC mantinha regular e rigorosa fiscalização sobre as condições da pista do aeroporto de Maricá; o acusado, na condição de Prefeito, delegou a gerência e a administração do aeroporto ao Secretário da pasta; o Decreto nº 171/2013 nada interferiu no funcionamento da pista de pouso do aeroporto e foi comunicado à ANAC; o decreto se destinava ao funcionamento administrativo do aeroporto de Maricá, suspendendo o trânsito de pessoal ou as operações de natureza administrativa ou técnica nas dependências do espaço, que foi cedido sem controle e sem contrapartida; o decreto foi contestado em diversas ações judiciais pelos empresários que atuavam no aeródromo; os agentes da prefeitura negaram que houvessem bloqueado a pista de pouso e decolagem e disseram que jamais receberam ordem do acusado para isso; a denúncia vai de encontro ao laudo do CENIPA, que concluiu que o avião que caiu no dia 21/10/2013 estava em péssimo estado de conservação e não se aproximou do aeroporto de Maricá; o prefeito antecessor do acusado fez doações de áreas públicas para que o aeroporto de Maricá fosse explorado e foi condenado por isso em ação civil pública por ato de improbidade administrativa; o convênio com a

União veio depois de muito esforço e de gestão política do acusado; o acidente ocorrido em 11/9/2013 foi determinante para a edição do decreto, uma vez que a atuação das empresas instaladas no aeródromo expunha a população a risco; (b) atipicidade das condutas, uma vez que o acusado nunca provocou situação de risco para o tráfego aéreo, e o decreto buscou regularizar a ocupação irregular do espaço público, na forma determinada pelo Tribunal de Contas do Estado, e, em momento nenhum, interferiu no funcionamento da pista do aeródromo; (c) o acusado não gerenciava o funcionamento do aeroporto; a denúncia narra um fato sem amparo técnico; se, em algum momento, houve excesso por parte dos agentes municipais, isso não pode ser atribuído ao acusado; a manobra de arremeter era comum no aeródromo de Maricá, que se destinava quase que exclusivamente para instrução de voo; o ofício endereçado à ANAC dizia que havia sido suspenso todo e qualquer trânsito de pessoal ou operação de natureza administrativa ou técnica nas dependências do complexo aeroportuário; nas diversas ações propostas pelos empresários, a Justiça entendeu que não havia vício no decreto, uma vez que ele tinha fundamento no poder de polícia administrativo, destacando que a ANAC tomou conhecimento do fechamento das escolas de pilotagem, e não se insurgiu contra a decisão do município; a gestão do aeroporto ficava a cargo do Secretário de Desenvolvimento Econômico do Município; a acusação desconsiderou o laudo do CENIPA, e não responsabilizou as pessoas a quem cabia a manutenção da aeronave acidentada. A defesa indicou as testemunhas Moroni Torgan (ouvido na AIJ em 13/11/2018), Maria Laura Monteza de Souza Carneiro (ouvida na AIJ em 18/3/2019), Renato Simões (ouvido na AIJ em 13/11/2018), Augusto César Pinto de Carvalho (desistência da oitiva), Max Aguiar Alves (ouvido na AIJ em 20/8/2018), Jean Pierre Wertheimer (ouvido na AIJ em 20/8/2018), Maria Inez Domingos Pucello (ouvida na AIJ em 20/8/2018), Fabrício Porto (ouvido na AIJ em 6/11/2018), Fábio Gonçalves dos Santos (desistência da oitiva), Bruno Fialho Ribeiro (ouvido na AIJ em 20/8/2018), Júlio César Mulatinho Neto (ouvido na AIJ em 5/7/2018), Artur Borges Louback (desistência da oitiva) e Luis César Rodrigues dos Santos (ouvido na AIJ em 20/8/2018). Ao final, a defesa informou que, em caso de não ser rejeitada a denúncia ou de não ser absolvido sumariamente o réu, *"restará evidente a necessidade de realização de prova pericial para se apurem por completo as ilações sustentadas na peça de acusação, assim, desde logo, ressalva a produção desta prova, que será melhor disposta no momento oportuno."*

Na decisão no evento 38, em 12/4/2018, após análise da resposta à acusação, o réu Washington não foi absolvido sumariamente, por não haver sido verificada a presença de nenhuma das hipóteses do art. 397 do CPP. A audiência de instrução e julgamento foi designada para o dia 29/5/2018. Diante do elevado número de testemunhas, foi designado o dia 12/6/2018 para a continuação da AIJ. Ao final, foi indeferido o pedido de produção de prova pericial, porque genérico e indeterminado, e foi deferido o acautelamento do *pen drive* apresentado pela defesa.

No despacho no evento 108, em 10/5/2018, foi designado o dia 11/6/2018 para a oitiva da Deputada Federal Maria Laura Monteza de Souza Carneiro, arrolada como testemunha pela defesa do réu Washington.

Na **AIJ realizada em 29/5/2018**, foram inquiridas as testemunhas Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, Pedro Correia Guimarães e Nilson Ribeiro de Melo, arroladas pela acusação. O acesso às oitivas está disponível mediante consulta ao processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102. Por fim, foi designado o dia 5/7/2018 para a continuação da AIJ e determinada a juntada do relatório do CENIPA, que consta nos autos do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102 (ata de audiência no evento 145).

O relatório do CENIPA foi juntado no evento 157.

Na **AIJ realizada em 5/7/2018**, foram inquiridas as testemunhas Neudy Francisco Geraldês e Júlio César Mulatinho Neto, arroladas pela acusação e pela defesa. O acesso às oitivas está disponível mediante consulta ao processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102. Por fim, foi designado o dia 20/8/2018 para a continuação da AIJ (ata de audiência no evento 173).

Na **AIJ realizada em 20/8/2018**, a defesa requereu a desistência da oitiva das testemunhas Fábio Gonçalves dos Santos, Augusto César Pinto de Carvalho e Artur Borges Louback, o que foi homologado pelo Juízo. Em seguida, foram inquiridas as testemunhas arroladas pela defesa, Jean Pierre Wertheimer, Maria Inez Domingos Pucello, Bruno Fialho Ribeiro, Max Aguiar Alves e Luis César Rodrigues dos Santos. O acesso às oitivas, com exceção das oitivas de Max Aguiar Alves e Luis César Rodrigues dos Santos, está disponível mediante consulta ao processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102. Ao final, foram designados os dias 6/11/2018 e 13/11/2018 para a continuação da AIJ (ata de audiência no evento 215).

No despacho no evento 227, em 30/8/2018, foi designado o dia 19/11/2018 para a oitiva da Deputada Federal Maria Laura Monteza de Souza Carneiro e para a realização do interrogatório do réu.

Na **AIJ realizada em 6/11/2018**, foi inquirida a testemunha arrolada pela defesa, Fabrício Porto. O acesso à oitiva está disponível mediante consulta ao processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102. Ao final, foi determinado que se aguardassem as audiências designadas para os dias 13/11/2018 e 19/11/2018 (ata de audiência no evento 253).

Na **AIJ realizada em 13/11/2018**, foi deferida a dispensa do comparecimento do réu e foram inquiridas as testemunhas arroladas pela defesa, Renato Simões e Moroni Torgan (ata de audiência no evento 260).

No despacho no evento 278, em 13/12/2018, em razão da suspensão do expediente no dia 19/11/2018 e não tendo sido possível ajustar nova data no ano de 2018 com a parlamentar, foi designado o dia 18/3/2019 para a oitiva da testemunha Maria Laura Monteza de Souza Carneiro e para a realização do interrogatório do réu.

Na **AIJ realizada em 18/3/2019**, foi inquirida a testemunha arrolada pela defesa, Maria Laura Monteza de Souza Carneiro, e, ao final, o réu foi interrogado. As partes não requereram diligências complementares. A defesa, no entanto, requereu que fosse trasladada para estes autos a resposta do CENIPA, apresentada no processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102, com posterior abertura de vista. Sendo assim, foi deferido o prazo de 5 dias à defesa para manifestação acerca da resposta do CENIPA. Decorrido o prazo, foi concedido às partes o prazo sucessivo de 5 dias, a começar pelo MPF, para a apresentação de memoriais (ata de audiência no evento 303).

O ofício do CENIPA foi juntado no evento 312.

No evento 319, a defesa do réu Washington apresentou documentos e destacou que as gestões municipais anteriores fizeram concessões gratuitas do espaço público para empresas explorarem o aeródromo de Maricá sem nada pagarem e sem se submeterem a nenhum tipo de controle, tanto que o aeroporto foi rota de tráfico de drogas; que, após o acidente ocorrido em 11/9/2013, com vítima fatal e perto de um educandário, a população de Maricá cobrou do réu providências para que fossem interrompidas as atividades das empresas que exploravam irregularmente o aeroporto; que, no mesmo dia 11/9/2013, o réu editou o Decreto nº 171/2013, determinando o fechamento das empresas e dos hangares instalados no aeroporto; que, embora a sua redação não tenha sido das melhores, o decreto foi destinado às empresas que funcionavam irregularmente no aeródromo, e o réu orientou o Secretário Municipal Lourival Casula nesse sentido; que o decreto foi encaminhado à ANAC e à Secretaria de Aviação Civil, que nenhuma ressalva fizeram; que os empresários prejudicados com o fechamento do aeródromo se aproveitaram do acidente ocorrido meses depois, em 21/10/2013, para se vingarem do réu; que, com o relatório do CENIPA, "*não há dúvida da farsa montada pelo Sr. Neudy Francisco Geraldês, que, nas palavras do Delegado de Polícia responsável pela investigação, foi a testemunha chave a partir da qual ele pautou o inquérito policial aberto para apurar o referido acidente*"; que tanto Neudy quanto o piloto Pablo teriam dito que a aeronave que caiu teria se acidentado próximo ao horário que ele, Pablo, teria pousado, próximo a 12h30, porém o CENIPA informou que a queda do avião se deu às 18h40; que se, em algum momento, houve a circulação de carros na pista de pouso e decolagem, isso não era do conhecimento do réu, na condição de prefeito. Ao final, a defesa não formulou requerimento de diligências complementares.

No evento 324, a defesa requereu a extração de peças dos autos, especialmente dos depoimentos das testemunhas Neudy e Pablo em 5/7/2018 e 29/5/2018 e do trabalho do CENIPA, e a sua remessa ao MPF para a apuração de crime de falso testemunho supostamente praticado por Neudy e por Pablo. No despacho no evento 328, consignei que, como o requerimento está relacionado à análise das provas e, portanto, ao mérito, ele seria apreciado na sentença.

No evento 326, **o MPF apresentou os seus memoriais, pugnando pela condenação do réu Washington Luiz Cardoso Siqueira nas penas do art. 261, caput, por 4 vezes, na forma do art. 71, ambos do Código Penal.** Quanto ao evento morte ocorrido em 21/10/2013, o MPF concluiu que a confirmação do nexos causal entre a morte e a conduta de fechamento da pista foi prejudicada pelo laudo do CENIPA, não afastando, porém, a imputação de dificuldade à navegação aérea da aeronave acidentada. O MPF destacou que o crime do art. 261 do Código Penal é de perigo abstrato e, se ainda assim não fosse, foi provado o perigo concreto pela presença de viaturas da guarda municipal na pista de pouso e decolagem. No que tange à autoria, o MPF sustentou que as ocorrências no aeródromo eram notórias e divulgadas pela imprensa, mas, ainda assim, o réu nenhuma providência tomou, além do que a testemunha Neudy afirmou peremptoriamente que o ingresso de veículos na pista era executado pelo corréu Lourival Casula a mando do Prefeito. Ainda quanto à autoria, o corréu Renato esclareceu que as ordens provinham do Prefeito, que eram transmitidas ao corréu Lourival, o qual, por sua vez, as repassava para as chefias imediatas dos guardas municipais. O corréu Fabrício afirmou que cumpria as ordens de Casula, que, por sua vez, disse que cumpria ordens e orientações do Prefeito.

No evento 339, **a defesa de Washington Luiz Cardoso Siqueira apresentou os seus memoriais, pugnando pela absolvição do réu e, ao final, a extração de peças, especialmente dos depoimentos das testemunhas Neudy e Pablo em 5/7/2018 e 29/5/2018 e do trabalho do CENIPA, e a sua remessa ao MPF para a apuração de crime de falso testemunho supostamente praticado por Neudy e por Pablo.** Em síntese, alegou que, com a repercussão do acidente aéreo que resultou na morte do instrutor de voo e do seu aluno, um juiz de direito, o Sr. Neudy Francisco Geraldês, em conluio com outros empresários que obtinham lucro no aeroporto de Maricá, divulgaram a mentira de que o avião, antes de cair, tentou pousar no aeroporto de Maricá e não conseguiu por conta dos carros da prefeitura estacionados na pista; que o Delegado de Polícia que presidiu o inquérito afirmou que, para ele, bastou ouvir a versão do Sr. Neudy e que era desnecessário aguardar a posição do CENIPA acerca do acidente; que o CENIPA desfez a falsa versão quando afirmou que a aeronave acidentada não sobrevoou nem tentou pousar no aeroporto de Maricá; que, no dia 11/9/2013, ocorreu um trágico acidente com um avião de propriedade de uma escola de instrução de voo que funcionava irregularmente no aeródromo de Maricá e que caiu na entrada de um

educandário de crianças, o que levou o réu a editar o Decreto nº 171/2013, determinando o fechamento dos hangares e da portaria do aeroporto; que essa situação gerou uma animosidade entre os empresários e os agentes da prefeitura que passaram a atuar no aeroporto; que Lourival Casula era o Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico e o responsável pela gestão e funcionamento do aeroporto; que, após a edição do decreto, Lourival chegou a presenciar o pouso de uma aeronave de uma das escolas de aviação no período da noite, embora não houvesse iluminação adequada no local; que, com a edição do decreto, houve um rígido controle de acesso e o lacre dos hangares onde funcionavam irregularmente as empresas que exploravam o aeródromo; que essas empresas ingressaram na Justiça com ações para que fosse suspenso o decreto, sustentando a sua ilegalidade; que, após a edição do decreto e antes mesmo do acidente aéreo ocorrido em 21/10/2013, as empresas obtiveram decisões judiciais desfavoráveis, o que as levou a repercutir a versão de que o acidente teve por causa a conduta dos agentes da prefeitura de impedir pousos; que não há como conferir credibilidade à testemunha que disse que viu o avião, antes de cair, tentar pousar no aeroporto de Maricá e ser impedido pelos carros da prefeitura, quando o CENIPA constatou que o avião não sobrevoou nem tentou pousar no aeroporto; que não há como conferir credibilidade à outra testemunha que afirmou que pousou em torno de 13h no aeródromo de Maricá e, logo após, soube do acidente, quando, na verdade, o avião saiu do aeroporto de Jacarepaguá às 17h50 e caiu às 18h40; que tudo isso fez com que as pessoas que colocaram uma aeronave para voar sem condições de voo não fossem responsabilizadas; que a denúncia imputou ao réu 4 fatos - a queda da aeronave no dia 21/10/2013, que vitimou o aluno e o instrutor de voo; a tentativa de pouso, no mesmo dia 21/10/2013, de uma aeronave que iria fazer manutenção em uma das oficinas instaladas no aeroporto; a tentativa de pouso, no dia 27/9/2013, de uma aeronave que teria saído do aeroporto Santos Dumont, cujo instrutor Pedro Correia Guimarães, vendo os carros na pista, teria orientado o aluno a desistir do pouso e retornar para o Rio; a omissão geral decorrente da falta de condições de funcionamento seguro da pista do aeroporto de Maricá; que, nas alegações finais, o MPF nada falou sobre esse último fato; que o pedido de condenação do MPF desconsiderou as divergências entre si e quanto ao laudo do CENIPA nos depoimentos das testemunhas que ele próprio indicou; que o MPF lançou uma nova imputação nas alegações finais que não constava da denúncia, referente a fato supostamente ocorrido no dia 7/10/2013 com o piloto Nilson Ribeiro de Melo, que sequer foi arrolado como testemunha neste processo; que Nilson Ribeiro de Melo foi indicado como testemunha apenas no processo movido contra os guardas municipais e o Secretário Municipal de Segurança à época; que Nilson Ribeiro também era proprietário de empresa de instrução de voo que foi prejudicada com o encerramento das atividades comerciais no aeroporto de Maricá; que o CENIPA disse que a ameaça supostamente recebida por ele configurou ameaça à sua integridade física, e não à segurança do voo; que, ao contrário do que fez o MPF, se, conforme constatou o CENIPA, a aeronave não sobrevoou o aeroporto de Maricá, não cabe

apenas excluir a majorante do art. 263 do Código Penal, mas toda a imputação; que os vídeos no *youtube* mencionados nas alegações finais do MPF não mostram nenhuma interferência da municipalidade na pista nem situação de perigo para a segurança do voo, mas apenas a animosidade entre os empresários prejudicados com a interdição de suas empresas e os agentes da prefeitura; que o réu jamais teve conhecimento da presença de carros na pista de pouso do aeródromo, até porque qualquer problema no funcionamento da pista poderia gerar a rescisão do convênio firmado pelo município com a União, além do que qualquer excesso praticado por servidor não pode ser a ele imputado; que a ANAC enviou equipes para fiscalizar o funcionamento da pista do aeroporto após as várias reclamações dos empresários, nada tendo constatado de irregular; que, quanto ao depoimento da testemunha Pablo, a par da sua contradição frente ao relatório do CENIPA, ele mesmo afirmou que não enfrentou uma situação de perigo, mas que tinha arremetido para pousar com total segurança; que a testemunha Pedro Correa também afirmou que teria visto carros na pista, mas que não sofreu nenhum abalo em seu voo, que não experimentou nenhum perigo concreto, até porque arremeter é manobra comum para qualquer piloto; que o MPF diz, em suas alegações finais, que o corréu Fernando Mentzingen falou em Juízo ter visto a arremetida do piloto Pablo Eduardo, mas, em nenhum momento, esse réu disse isso; que o MPF também diz, em suas alegações finais, que o réu Renato Moreira afirmou que as ordens vinham do prefeito, mas esse mesmo réu disse que não houve a aposição de carros na pista para impedir pousos e decolagens; que abordar os pilotos após o pouso da aeronave para saber a procedência do voo e o seu objetivo não coloca em risco a segurança do voo, mas, ao contrário, teve por objetivo instituir um mínimo controle do trânsito de aeronaves no aeroporto de Maricá; que, de igual modo, exigir uma autorização para a decolagem da aeronave também não coloca em risco a segurança do voo, até mesmo porque havia aeronaves sob a guarda da prefeitura; que não teria sentido expor os agentes municipais a perigo, colocando seus carros no meio da pista de pouso e decolagem de aeronaves; que é fato público e notório que, antes da gestão do réu, o aeroporto de Maricá funcionava sem nenhum controle e não obtinha contrapartida das empresas que lá funcionavam, tanto que chegou a ser rota de tráfico de drogas; que, por ordem do Tribunal de Contas do Estado e por recomendação do Ministério Público do Rio de Janeiro, em 2010, o réu já havia iniciado as providências para cassar os alvarás das empresas que funcionavam no aeroporto, com a edição do Decreto nº 124, de 29/9/2010; que, no dia 11/9/2013, após a comoção advinda de um acidente aéreo na cidade com vítima fatal, o réu editou o Decreto nº 171/2013, determinando o fechamento das empresas e dos hangares instalados no aeroporto; que o decreto foi encaminhado à ANAC e à Secretaria de Aviação Civil, que nenhuma ressalva fizeram; que, curiosamente, o acidente ocorrido em 11/9/2013 não teve a mesma repercussão do acidente de 21/10/2013, porque, além de o avião pertencer a uma empresa de instrução de voo que atuava no aeródromo de Maricá, não havia, até então, embargo ao funcionamento dessas empresas; que ninguém afirmou que recebeu ordem do réu para criar

embaraços ao funcionamento da pista; que a decisão que negou a liminar no mandado de segurança impetrado pelo Aeroclube Escola de Pilotagem de Maricá afirmou que o decreto do prefeito tinha fundamento no poder de polícia administrativo, sobretudo pela queda de um avião em via pública próximo a um abrigo de menores, além do que a ANAC tomou conhecimento da proibição de funcionamento da escola de pilotagem e contra ela não se insurgiu, apenas ressaltando a necessidade de resguardo do patrimônio público; que a decisão afirmou, ainda, que a empresa impetrante não havia provado como passou a gerir o espaço público, mediante licitação, por exemplo; que, no mandado de segurança, a escola de pilotagem pretendia que o decreto fosse declarado nulo e que fosse restabelecido o livre acesso dos seus representantes legais e dos empregados; que, na sentença, constou que não existia prova do alegado fechamento da pista, que a prefeitura negou que a pista estivesse fechada e que a ANAC informou a ausência de solicitação de NOTAM; que o gestor do aeroporto, Lourival Casula, em nenhum momento disse que recebeu ordem ou orientação do réu para obstruir a pista do aeroporto.

No evento 342, a defesa juntou documentos.

No despacho no evento 343, foi concedida vista pelo prazo de 5 dias ao MPF sobre os documentos apresentados pela defesa no evento 342, sendo que a defesa, após, falaria por último, no mesmo prazo. Ao final, por solicitação do Juízo da 3ª Vara Federal de Niterói, foi autorizado o encaminhamento de cópia dos depoimentos prestados nas ações penais para a instrução da ação civil pública por ato de improbidade administrativa nº 0043483-83.2015.4.02.5102.

No evento 349, o MPF tomou ciência da documentação no evento 342 e nada requereu.

No evento 354, a defesa, por sua vez, reiterou as alegações finais apresentadas no evento 339 e apresentou ofício do CENIPA já juntado aos autos do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102.

No evento 340, foi lavrada a certidão de bens apreendidos e de processos vinculados, registrando a existência de bens acautelados.

Anote-se que, no dia 19/2/2019, foi autuada a cautelar inominada criminal nº 5000923-02.2019.4.02.5102, na qual o MPF requereu a aplicação de medidas cautelares ao réu Washington Luiz Cardoso Siqueira, sob o fundamento de que haveria risco concreto para a instrução criminal e para a aplicação da lei penal, diante de notícia de que ele sairia do País no dia 21/2/2019 rumo a Portugal, onde pretendia permanecer por pelo menos um ano e seis meses. Acolhendo as razões do MPF, foram aplicadas ao réu as seguintes medidas cautelares (decisão do evento 3, de 20/2/2019): a) proibição de se ausentar da Seção Judiciária do Rio de Janeiro, sem autorização judicial (art. 319, IV, do CPP); b) proibição de se ausentar do País, com a entrega dos passaportes

válidos, no prazo de 24 horas (art. 320 do CPP); e c) monitoração eletrônica (art. 319, IX, do CPP). Após, em 28/2/2019 (evento 38), acolhendo, em parte, a manifestação do MPF, foi deferido, também em parte, o requerimento da defesa, para substituir a cautelar alternativa de monitoramento eletrônico pela de comparecimento quinzenal em Juízo (art. 319, I, do CPP), mantendo-se, ainda, a cautelar de proibição de se ausentar do País mediante a retenção do passaporte (art. 320 do CPP). Por fim, em 17/3/2020 (evento 172), acolhendo a manifestação do MPF, foi revogada a medida cautelar de proibição de se ausentar do País com a retenção do passaporte (art. 320 do CPP), mantendo-se apenas a cautelar de comparecimento quinzenal em Juízo (art. 319, I, do CPP).

I. Relatório da ação penal nº 0500253-26.2018.4.02.5102 (réu Paulo César da Costa Gomes):

Trata-se de ações penais referentes a duas denúncias oferecidas pelo Ministério Público Federal, uma em face de (1) **Washington Luiz Cardoso Siqueira** e (2) **Lourival Casula Filho**, e outra em face de (3) **Fabrcio Soares Bittencourt**, (4) **Paulo César da Costa Gomes**, (5) **Leandro Pereira de Oliveira**, (6) **Thiago de Souza Adão**, (7) **Thadeu Peixoto da Silva**, (8) **Renato Luiz Moreira**, (9) **Fernando César Ribeiro Mentzingen** e (10) **Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão**, imputando-lhes a suposta prática de crimes previstos no art. 261, *caput*, do Código Penal, sendo um deles na modalidade qualificada pela queda e destruição da aeronave e majorada pelo resultado morte (art. 261, § 1º, c/c art. 263 c/c art. 258, todos do Código Penal).

Em apertada síntese, no ano de 2013, o primeiro, o segundo e o terceiro denunciados, respectivamente, na qualidade de Prefeito do Município de Maricá, de Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Petróleo e de Secretário Municipal de Segurança Pública, e os demais denunciados, na qualidade de guardas municipais concursados ou agentes contratados pela prefeitura, expuseram a perigo de dano aeronaves que tentaram pousar no aeródromo de Maricá, mediante a aposição de viaturas na pista e a abordagem a pilotos.

A primeira denúncia (fls. 405/416 do OUT124 do evento 1) foi originariamente oferecida em 3/8/2016, no TRF-2ª Região, pela Procuradoria Regional da República da 2ª Região, em razão do foro por prerrogativa de função de que era detentor o então Prefeito de Maricá Washington Luiz Cardoso Siqueira. Na cota à denúncia, o MPF alegou que o fundamento da competência da Justiça Federal residiria na tutela do bem jurídico transporte aéreo, cuja exploração compete à União (fls. 417/419 do OUT124 do evento 1). Além disso, o MPF requereu o reconhecimento da unidade de processo e julgamento em relação ao denunciado Lourival Casula Filho, que não detinha foro por prerrogativa de função, em virtude da existência de conexão entre a

conduta dos dois denunciados e para preservar a instrução criminal, sendo que os outros envolvidos no caso seriam denunciados na primeira instância.

De acordo com a primeira denúncia, em 17/10/2012, o então Prefeito de Maricá Washington Luiz Cardoso Siqueira, conhecido como Washington Quaqué, firmou o Convênio de Delegação nº 09/2012 com a União, por intermédio da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, para a exploração do aeródromo localizado naquele município, passando, com isso, a arcar com as despesas relativas à sua ampliação, reforma, administração e operação. No entanto, estavam excluídas do convênio as atividades de navegação aérea relacionadas à operação do aeródromo, as respectivas tarifas e a totalidade da área e dos bens necessários à sua execução. Nesse cenário, não obstante a cláusula de vedação de qualquer interferência na navegação aérea, o Prefeito Washington editou o Decreto nº 171/2013, determinando o fechamento do aeródromo de Maricá para pousos e decolagens por prazo indeterminado, e designou o seu Secretário de Desenvolvimento Econômico Lourival Casula Filho para a adoção das medidas necessárias. Dentre essas medidas, Lourival não só teria promovido o fechamento dos portões de acesso ao aeródromo e às suas dependências, inclusive hangares de guarda e manutenção de aeronaves, como também teria bloqueado o acesso das aeronaves às pistas de pouso e decolagem, valendo-se de viaturas da guarda municipal e de servidores contratados, em sua maioria policiais. Por conta disso, segundo a acusação, aeronaves foram impedidas de pousar ou só o fizeram depois de novas tentativas e após arremeterem diante da aproximação perigosa das viaturas que, em alguns momentos, chegaram a invadir a própria pista de pouso e a abordar os pilotos que eram impedidos de decolar sem a autorização expressa de Lourival. Sendo assim, para a acusação, Washington e Lourival, mais de uma vez, expuseram a perigo concreto de acidente aeronaves e seus tripulantes que se viam obrigados a fazer manobras evasivas para evitar a colisão com as viaturas na pista, situação que teria sido agravada pelo fato de que o fechamento da pista teria ocorrido de forma arbitrária e sem o conhecimento dos órgãos responsáveis pelo tráfego aéreo. Ainda segundo a denúncia, foi nesse contexto que ocorreu o acidente, no dia 21/10/2013, com a aeronave PT-KGK, que vitimou fatalmente o instrutor de voo Adelmo Louzada de Souza e o seu aluno Carlos Alfredo Flores da Cunha (**fato 1**). A aeronave, que apresentava problemas no bimotor, teria arremetido para evitar a colisão com os automóveis, o que a teria desgastado ainda mais e gerado a sua queda e a morte dos tripulantes. E foi também nesse contexto que, no mesmo dia 21/10/2013, Washington e Lourival, por intermédio dos guardas municipais, expuseram a perigo a aeronave pilotada por Pablo Nóbrega, que também teria arremetido por conta do risco de colisão com os automóveis (**fato 2**). Além disso, dias antes, em 27/9/2013, nas mesmas condições descritas, Washington e Lourival teriam exposto a perigo de dano a aeronave comandada pelo piloto e instrutor de voo Pedro Correia Guimarães (**fato 3**). Por fim, a denúncia concluiu que Washington, na condição de Prefeito, se omitiu quanto ao

dever de garantir os níveis de segurança exigidos pela legislação federal, mantendo o aeródromo de Maricá em situação de abandono, o que teria contribuído para expor aeronaves a risco concreto de dano em outros episódios, inclusive com ameaças a pilotos em pleno voo (**fato 4**). Por esses quatro fatos, o **MPF imputou a Washington Luiz Cardoso Siqueira a suposta prática do crime do art. 261, por quatro vezes, na forma do art. 71, um deles c/c art. 263, todos do Código Penal, e a Lourival Casula Filho, a suposta prática do crime do art. 261, por três vezes, na forma dos arts. 29 e 71, um deles c/c art. 263, todos do Código Penal.**

A acusação arrolou as testemunhas Neudy Francisco Geraldês (ouvido na AIJ em 30/10/2018), Pablo Eduardo da Silva Nóbrega (ouvido na AIJ em 30/10/2018), Pedro Correia Guimarães (desistência da oitiva) e Júlio César Mulatinho Neto (desistência da oitiva).

No despacho de fls. 432/436 do OUT124 no evento 1, em 5/9/2016, o Exmo. Desembargador Federal Paulo Espírito Santo, reconhecendo a unidade de processo e julgamento, determinou a notificação dos denunciados Washington e Lourival para oferecerem resposta, nos termos do art. 4º da Lei 8.038/90. Às fls. 471 do OUT124 no evento 1, o MPF requereu o declínio da competência para a primeira instância, uma vez que o mandato de Prefeito de Washington Luiz se encerrara em 31/12/2016. Na decisão de fls. 477/478 do OUT124 no evento 1, em 13/3/2017, o TRF-2ª Região declinou de sua competência. O processo, autuado no TRF-2ª Região com o nº 0008875-73.2014.4.02.0000, correspondeu neste Juízo ao nº 0000722-71.2014.4.02.5102.

A segunda denúncia foi oferecida no processo nº 0081525-36.2017.4.02.5102, em 28/3/2017, cuja cópia foi trasladada para o OUT131 no evento 1. Os denunciados são Fabrício Soares Bittencourt, Paulo César da Costa Gomes, Leandro Pereira de Oliveira, Thiago de Souza Adão, Thadeu Peixoto da Silva, Renato Luiz Moreira, Fernando César Ribeiro Mentzingen e Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão. De acordo com a nova denúncia, nos dias 7/10/2013, 27/9/2013 e 21/10/2013, os oito denunciados foram responsáveis pela exposição a perigo de quatro aeronaves pilotadas, respectivamente, por Nilson Ribeiro de Melo, Pedro Correia Guimarães, Pablo Eduardo da Silva Nóbrega e Adelmo Louzada de Souza. A exposição a perigo consistiu no fato de que as aeronaves teriam tentado aterrissar no aeródromo de Maricá quando teriam sido obstadas pelas viaturas da guarda municipal na pista. Além disso, em cumprimento ao Decreto nº 171/2013, do então Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira, o Secretário de Desenvolvimento Econômico Lourival Casula Filho teria vedado qualquer pouso no aeródromo. Por consequência, o então Secretário Municipal de Segurança Pública Fabrício Soares Bittencourt teria designado os demais denunciados, na qualidade de agentes administrativos e de guardas municipais, para atuarem nas

dependências do aeródromo, valendo-se de armas e de viaturas. Nesse cenário, o piloto e instrutor de voo Nilson Ribeiro de Melo teria recebido, no dia 7/10/2013, uma ameaça via rádio para que não utilizasse a pista, sob pena de ser impedido a tiros (**fato 1**). Por sua vez, o piloto Pedro Correia Guimarães teria confirmado que, dias antes, em 27/9/2013, executou três tentativas frustradas de aterrissagem por conta da invasão da pista pelas viaturas (**fato 2**). Mais à frente, em 21/10/2013, o piloto Pablo da Silva Nóbrega, que se dirigia ao aeródromo para manutenção agendada na oficina de Neudy Francisco Geraldês, teria sofrido as mesmas investidas dos servidores denunciados, sob o comando de Fabrício Soares Bittencourt (**fato 3**). Ainda nesse dia, segundo a denúncia, enquanto o piloto Pablo arremetia para uma segunda tentativa de aterrissagem, uma outra aeronave (PT-KGK), tripulada por Adelmo Louzada de Souza e por Carlos Alfredo Flores da Cunha, igualmente tentou fazê-lo, mas sem sucesso, resultando na morte dos seus ocupantes (**fato 4**). **Por esses quatro fatos, o MPF imputou aos oito denunciados a suposta prática dos crimes previstos no art. 261, § 1º, c/c art. 263, ambos do Código Penal, e no art. 261, caput, por duas vezes, na forma do art. 71, ambos do Código Penal.**

A acusação arrolou as testemunhas Pedro Correia Guimarães (desistência da oitiva), Nilson Ribeiro de Melo (desistência da oitiva), Neudy Francisco Geraldês (ouvido na AIJ em 30/10/2018), Pablo Eduardo da Silva Nóbrega (ouvido na AIJ em 30/10/2018) e Júlio César Mulatinho Neto (desistência da oitiva). Na cota à nova denúncia, o MPF requereu que fosse requisitada ao SERIPA a cópia do relatório final de apuração da aeronave PT-KGK, objeto do ofício nº 16/SSCP/132, do 3º Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando da Aeronáutica.

Às fls. 488/489 do OUT124 no evento 1, **o MPF com atuação na primeira instância ratificou a denúncia oferecida na segunda instância** e pugnou pela reunião dos processos nº 0000722-71.2014.4.02.5102 e nº 0081525-36.2017.4.02.5102.

Na decisão do OUT125 no evento 1, **em 14/6/2017, foram recebidas as denúncias** oferecidas nos processos nº 0000722-71.2014.4.02.5102 (oferecida pela Procuradoria Regional da República da 2ª Região e ratificada pela Procuradoria da República em Niterói) e nº 0081525-36.2017.4.02.5102 (oferecida pela Procuradoria da República em Niterói) e determinada a reunião dos processos.

Fernando César Ribeiro Mentzingen foi citado em 29/8/2017, conforme a certidão do OUT169 do evento 1. No OUT180 e no OUT181 no evento 1, Fernando requereu a reabertura do prazo para resposta e a sua ampliação para 20 dias e apresentou procuração. No despacho do OUT183 no evento 1, em 12/9/2017, foi deferida a devolução do prazo, mas indeferida a sua ampliação para 20 dias. No OUT187 no evento 1, Fernando apresentou sua resposta à acusação, alegando a incompetência absoluta da Justiça Federal para o processo e

o julgamento do feito, porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave. Sustentou que o réu apenas executou estritamente as ordens que lhe foram dadas; que os termos do decreto municipal foram comunicados à ANAC; que não houve o fechamento da pista nem o impedimento a pouso e decolagem de aeronaves com a colocação de veículos ou ameaça de tiros; que, no local, ocorriam diversos acidentes, o que tornou razoável o cumprimento do decreto. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial.

Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão foi citado em 18/9/2017, conforme a certidão do OUT186 no evento 1. No OUT188 no evento 1, Moacyr apresentou sua resposta à acusação, alegando a incompetência absoluta da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito, porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave. Sustentou que o réu apenas executou estritamente as ordens que lhe foram dadas; que os termos do decreto municipal foram comunicados à ANAC; que não houve o fechamento da pista nem o impedimento a pouso e decolagem de aeronaves com a colocação de veículos ou ameaça de tiros; que, no local, ocorriam diversos acidentes, o que tornou razoável o cumprimento do decreto. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial. No OUT199 no evento 1, foi apresentada a procuração.

Thiago de Souza Adão foi citado em 5/10/2017, conforme a certidão do OUT197 no evento 1. No OUT208 no evento 1, Thiago apresentou sua resposta à acusação, alegando que Fabrício Soares Bittencourt repassou diretamente a ordem de interdição aos agentes administrativos que atuavam no aeródromo, conforme a ordem de serviço nº 204, de 14/10/2013; que, ao contrário dos policiais que usavam roupa vermelha, os guardas municipais trabalhavam desarmados e com uniforme padrão azul e eram responsáveis pela portaria de entrada e saída do aeroporto; que os guardas municipais tinham a menor incumbência na missão de interdição do aeródromo; que o réu só estava em serviço nos dias 27/9/2013 e 21/10/2013; que as ordens não eram manifestamente ilegais, pois tinham por base o decreto do Prefeito e a ordem de serviço do Secretário de Segurança; que o réu não tem nenhum conhecimento técnico sobre se o baseamento de sua viatura atrapalhava o pouso e a decolagem das aeronaves; que o réu não tinha nenhum poder de decisão na operacionalidade do serviço; que as ordens provinham do Prefeito, do Secretário de Segurança, do Comandante da Guarda e do Supervisor da Guarda; que o réu agiu em estrito cumprimento de dever legal e por obediência hierárquica. A defesa arrolou as testemunhas Luciano Moretti Lopes, Luiz Alberto Santos, Maurício Carpejane, Sales, Júlio, Teles, da Silva e Oliveira. A procuração foi apresentada no OUT209 no evento 1. A resposta foi instruída com os documentos OUT210, OUT211, OUT212, OUT213 e OUT214 no evento 1.

Renato Luiz Moreira foi citado em 6/10/2017, conforme a certidão do OUT201 no evento 1. Considerando que Renato informou que não possui condição de constituir advogado, foi designada a DPU

para assumir sua defesa (despacho no OUT225 do evento 1).

Fabício Soares Bittencourt foi citado em 6/10/2017, conforme a certidão do OUT207 no evento 1.

No despacho proferido no OUT225 no evento 1, de 18/10/2017, foi determinado o desmembramento do processo em relação aos réus não citados Lourival Casula Filho, Leandro Pereira de Oliveira e Thadeu Peixoto da Silva. Foi autuada a ação penal nº 0500769-80.2017.4.02.5102.

No OUT226 e OUT293 no evento 1, consta a folha de antecedentes criminais (FAC) de Thadeu Peixoto da Silva sem anotação de condenações.

No OUT227 no evento 1, consta a FAC de Leandro Pereira de Oliveira sem anotação de condenações.

No OUT228 no evento 1, consta a FAC de Lourival Casula Filho sem anotação de condenações.

Nos autos do processo principal nº 0000722-71.2014.4.02.5102, foi determinado o desmembramento em relação ao réu Washington Luiz Cardoso Siqueira, gerando o processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102. **Foi determinado, também, que o réu Paulo César da Costa Gomes, não citado, fosse incluído no processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102.** Ao final, foram analisadas as respostas à acusação dos réus Fabício Soares Bittencourt, Thiago de Souza Adão, Renato Luiz Moreira, Fernando César Ribeiro Mentzingen e Moacyr Winder Duarte de Azevedo Brandão, sendo que lhes foi negada a absolvição sumária e foi designada a audiência de instrução e julgamento para o dia 19/12/2017 (cópia da decisão proferida em 21/11/2017 no OUT245 no evento 1).

Leandro Pereira de Oliveira foi citado em 20/11/2017, conforme a certidão do OUT248 no evento 1. No OUT251 e OUT252 no evento 1, Leandro apresentou a sua resposta à acusação, com procuração, alegando a incompetência absoluta da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito, porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave; a atipicidade da conduta, uma vez que o art. 261 do Código Penal tutela a segurança dos transportes públicos coletivos, e não privados e de pequeno porte; ausência de justa causa, pois a denúncia está baseada somente nos depoimentos prestados por pessoas interessadas no reconhecimento da ilegalidade do decreto municipal e prejudicadas pelo fechamento do aeródromo. Sustentou que não houve impedimento para pousos e decolagens, sendo que a queda da aeronave que resultou na morte dos dois tripulantes se deveu à imprudência das vítimas, que decolaram com a aeronave sem condições de voo e com risco, conforme o laudo do CENIPA; que o réu apenas cumpriu ordens não manifestamente ilegais, até porque havia um decreto municipal lícito, regular e comunicado à ANAC; que o impedimento se

limitava ao acesso aos hangares para a retirada de pertences e aeronaves; que o fundamento do decreto eram os frequentes acidentes ocorridos no local. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial.

No despacho do OUT257 no evento 1, em 4/12/2017, foi determinado o remembramento do processo em relação ao réu citado Leandro Pereira de Oliveira, para que ele fosse incluído novamente no processo principal nº 0000722-71.2014.4.02.5102.

Thadeu Peixoto da Silva foi citado em 7/12/2017, conforme a certidão do OUT277 no evento 1. Considerando que Thadeu informou que não possui condição de constituir advogado, foi designada a DPU para assumir sua defesa (despacho no OUT278 no evento 1). No OUT290 no evento 1, Thadeu, por meio de Defensor Público Federal, apresentou sua resposta à acusação, alegando inépcia da denúncia, porque não foi individualizada a sua conduta, e, no mérito, discordando das acusações. A defesa requereu a gratuidade de justiça e a designação de audiência de suspensão condicional do processo, além de indicar as mesmas testemunhas da acusação e as testemunhas fictas João da Silva e Maria da Silva. No evento 114, Thadeu apresentou procuração.

Lourival Casula Filho foi citado em 24/1/2018, conforme a certidão do OUT286 no evento 1. No OUT288 no evento 1, a defesa alegou que não foi observado o disposto no art. 514 do CPP, uma vez que, à época dos fatos, o réu era funcionário público, e o crime está relacionado com a função pública. Não sendo o caso de aplicação do art. 514 do CPP, a defesa requereu a devolução do prazo para a apresentação da resposta à acusação. Foi apresentada procuração no OUT289 no evento 1.

No despacho do OUT297 no evento 1, em 8/2/2018, foi indeferido o pedido de aplicação do art. 514 do CPP, sob o fundamento de que o réu Lourival, quando do oferecimento da denúncia, não mais exercia a função pública, mas lhe foi deferida a devolução do prazo para a apresentação da resposta à acusação.

Lourival Casula Filho apresentou sua resposta à acusação no OUT300 no evento 1, em 2/3/2018, alegando falta de justa causa e inépcia da denúncia. Sustentou que a queda da aeronave se deveu à quebra da pá da hélice e às suas condições precárias, conforme foi constatado pelo CENIPA; que uma aeronave daquele porte conseguiria pousar fora da pista caso estivesse em situação de emergência; que não há prova de que houve a tentativa de pouso, exceto pelo que declarou o Sr. Neudy Francisco Geraldês; que a autoria está baseada apenas no fato de que, no decreto editado pelo Prefeito, ao réu foi atribuída a responsabilidade pelo aeródromo. A defesa requereu a suspensão do processo até que venha aos autos o relatório definitivo do CENIPA sobre as investigações e arrolou as testemunhas Luiz Roberto do Carmo

Lourenço, Alan Gonçalves Pinheiro, Jean Pierre Wertheimer, Maria Inez Domingos Pucello, Fabrício Porto, Artur Borges Louback, Fábio Ribeiro Porto, Fábio Gonçalves dos Santos, Bruno Fialho Ribeiro, Neudy Francisco Geraldês, Pablo Eduardo da Silva Nóbrega e Júlio César Mulatinho Neto.

Na decisão do OUT305 no evento 1, em 19/3/2018, após análise das respostas à acusação, os réus Lourival e Thadeu não foram absolvidos sumariamente, por não haver sido verificada a presença de nenhuma das hipóteses do art. 397 do CPP. A audiência de instrução e julgamento foi designada para o dia 29/5/2018. **Foi determinado o desmembramento do processo em relação ao réu não citado Paulo César da Costa Gomes, o que gerou a autuação do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102.** Ao final, foi deferida a expedição de ofício para que o CENIPA informasse o andamento da investigação do acidente aéreo ocorrido com a aeronave PT-KGK, no dia 21/10/2013.

No OUT303 no evento 1, consta a FAC de Paulo César da Costa Gomes sem anotação de condenações.

Paulo César da Costa Gomes foi citado em 1/5/2018, conforme a certidão no evento 22. No evento 24, Paulo César apresentou sua **resposta à acusação**, em 7/5/2018, alegando a incompetência absoluta da Justiça Federal para o processo e o julgamento do feito, porque os supostos fatos não foram praticados a bordo de aeronave; a atipicidade da conduta, uma vez que o art. 261 do Código Penal tutela a segurança dos transportes públicos coletivos, e não privados e de pequeno porte; inépcia da denúncia. Sustentou que a mera vigilância de hangares ou estabelecimentos distantes da pista de pouso e decolagem não poderia acarretar risco à navegação aérea; que o réu não estava no aeródromo no momento dos fatos narrados nas denúncias; que não há nexos de causalidade entre a conduta do réu e os resultados; que as denúncias estão baseadas somente nos depoimentos prestados por pessoas interessadas no reconhecimento da ilegalidade do decreto municipal e prejudicadas pelo fechamento do aeródromo; que não houve impedimento para pousos e decolagens, sendo que a queda da aeronave que resultou na morte dos dois tripulantes se deveu à imprudência das vítimas, que decolaram com a aeronave sem condições de voo e com risco, conforme o laudo do CENIPA; que o réu apenas cumpriu ordens não manifestamente ilegais, até porque havia um decreto municipal lícito, regular e comunicado à ANAC; que o impedimento se limitava ao acesso aos hangares para a retirada de pertences e aeronaves; que o fundamento do decreto eram os frequentes acidentes ocorridos no local. A defesa requereu a oitiva, como testemunhas, de todas as pessoas ouvidas em sede policial.

No despacho no evento 32, em 30/5/2018, considerando que a defesa do réu Paulo César, devidamente intimada, não regularizou a sua representação processual, foi designada a DPU para assumir o

patrocínio da causa e determinada a intimação daquele órgão para apresentar a resposta à acusação.

No evento 40, em 23/7/2018, **Paulo César da Costa Gomes, por meio de Defensor Público Federal**, apresentou sua **resposta à acusação**, alegando inépcia da denúncia, porque não foi individualizada a sua conduta, e, no mérito, discordando das acusações. A defesa requereu a gratuidade de justiça e arrolou as mesmas testemunhas da acusação.

Na decisão no evento 42, em 22/8/2018, após análise da resposta à acusação, o réu Paulo César não foi absolvido sumariamente, por não haver sido verificada a presença de nenhuma das hipóteses do art. 397 do CPP. A audiência de instrução e julgamento foi designada para o dia 30/10/2018.

Na **AIJ realizada em 30/10/2018**, as partes desistiram da oitiva das testemunhas Pedro Correia Guimarães, Júlio César Mulatinho Neto e Nilson Ribeiro de Melo, o que foi homologado pelo Juízo. Foram inquiridas as testemunhas Pablo Eduardo da Silva Nóbrega e Neudy Francisco Geraldês, arroladas pelas partes. Por fim, o réu foi interrogado. As partes não requereram diligências complementares. Ao final, foi concedido o prazo sucessivo de 5 dias às partes, a começar pelo MPF, para a apresentação de memoriais (ata de audiência no evento 90).

No evento 96, em 9/11/2019, **o MPF apresentou os seus memoriais, pugnando pela absolvição do réu Paulo César da Costa Gomes.** Segundo o MPF, embora não haja dúvida quanto à prova da materialidade delitiva, "*não foi possível, no curso da instrução, realizar a individualização da participação dos demais réus, guardas municipais, incluído aqui o réu Paulo César*", sendo que as testemunhas não puderam confirmar se o réu era um dos agentes que atuavam no aeródromo no dia dos fatos.

No evento 122, em 3/4/2019, **a defesa de Paulo César da Costa Gomes apresentou os seus memoriais, pugnando pela absolvição do réu**, por falta de prova suficiente para a condenação ou pelo reconhecimento da sua atuação em estrito cumprimento do dever legal. A defesa reiterou as alegações feitas na resposta à acusação e reforçou que nenhuma testemunha reconheceu que o réu, guarda municipal e portador de obesidade mórbida, invadiu a pista ou ameaçou pilotos. Na oportunidade, o advogado requereu a revogação do decreto de abandono da causa e apresentou procuração. No despacho no evento 124, em 10/4/2019, foi revogado o decreto de abandono da causa pelo advogado do réu e determinada a comunicação à OAB/RJ e à Procuradoria da Fazenda Nacional.

No evento 134, foi lavrada a certidão de bens apreendidos e de processos vinculados, registrando que os bens que haviam sido apreendidos foram todos destinados.

Feitos os relatórios dos quatro processos, passo a fundamentar.

II. Fundamentação:

Da competência da Justiça Federal

Quando da análise das respostas à acusação, na fase do art. 397 do Código de Processo Penal, foram rejeitadas as alegações de incompetência da Justiça Federal. Conforme relatado, as defesas sustentaram que os supostos crimes não teriam sido cometidos a bordo de aeronave, o que afastaria a competência da Justiça Federal prevista no art. 109, inciso IX, da Constituição Federal. Na ocasião, registrou-se que o tipo penal do art. 261 do Código Penal tutela o transporte aéreo, bem jurídico cuja exploração, direta ou mediante autorização, concessão ou permissão, incumbe à União, nos termos do art. 21, XII, "c", da CRFB/88. Por esse motivo, o processamento e o julgamento competem à Justiça Federal, com fundamento no art. 109, inciso IV, da CRFB/88.

Como fundamento adicional, não se pode esquecer que a exploração do aeródromo de Maricá pelo Município decorreu de um convênio firmado com a União. Esse foi, inclusive, um dos motivos para o declínio de atribuição do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro para o Ministério Público Federal, nos autos do inquérito policial nº 082-04725/2013 instaurado pela Polícia Civil (fls. 377/379 do OUT37 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 377/379 do OUT36 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 377/379 do OUT36 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 377/379 do OUT33 no evento 50 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102). Transcrevo o trecho da promoção do MPRJ: "Com efeito, a presença e o ingresso na pista de viaturas municipais configura, em tese, crime de atentado à segurança aeroviária, indicando o interesse federal no deslinde do feito, certo de que, não bastasse a administração do espaço aéreo, a exploração municipal do aeródromo se dá por força de convênio de delegação firmado com a União Federal. No caso, o bem jurídico tutelado é a segurança de um serviço público federal, o que dá ensejo à aplicação do disposto no art. 109, IV, e 21, XII, alínea 'c', ambos da CRFB/88. Sendo assim, qualquer que seja o resultado final das investigações, no tocante à prática, em tese, de algum ilícito penal, doloso ou culposo, a competência será da Justiça Federal. Cumpre registrar, por oportuno, que embora a queda da aeronave tenha causado o óbito de seus dois tripulantes, não foram coligidos elementos de convicção que apontem para a ocorrência de crime doloso contra a vida, não sendo a hipótese de competência do Tribunal do Júri. Logo, caso se estabeleça algum nexo de causalidade entre a obstrução da pista de pouso e a queda da aeronave prefixo PT-KGK, o resultado preterdoloso caracterizará a qualificadora prevista no art. 261, § 1º, do Código Penal, e a majorante prevista no art. 263 do mesmo diploma legal." (grifo nosso)

A ação civil pública por ato de improbidade administrativa proposta pelo Ministério Público Federal sobre os mesmos fatos tramita na Justiça Federal, especificamente no Juízo da 3ª Vara Federal de Niterói.

Por esses motivos, está mais uma vez firmada a competência da Justiça Federal para o processo e o julgamento das causas.

Das alegações de inépcia das denúncias e de falta de justa causa

Na fase de sentença, estão superadas as teses de inépcia das denúncias e de falta de justa causa. Isso porque, a partir da análise de todo o acervo probatório produzido, será possível verificar se os indícios de materialidade e de autoria dos delitos descritos nas denúncias, analisados quando do recebimento da acusação, foram ou não confirmados.

Da descrição dos fatos nas denúncias e da tipicidade formal

Conforme foi relatado, as duas denúncias oferecidas pelo Ministério Público Federal inserem-se no mesmo contexto fático: eventos ocorridos no aeródromo de Maricá, no ano de 2013, e que se enquadrariam, segundo as iniciais acusatórias, no tipo do art. 261, *caput*, do Código Penal, sendo que um deles na modalidade qualificada do § 1º do art. 261 (pela queda e destruição da aeronave) e majorada pelo resultado morte do art. 263 c/c art. 258 do Código Penal. Eis os dispositivos legais mencionados:

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.

Sinistro em transporte marítimo, fluvial ou aéreo

§ 1º - Se do fato resulta naufrágio, submersão ou encalhe de embarcação ou a queda ou destruição de aeronave:

Pena - reclusão, de quatro a doze anos.

Forma qualificada

Art. 263 - Se de qualquer dos crimes previstos nos arts. 260 a 262, no caso de desastre ou sinistro, resulta lesão corporal ou morte, aplica-se o disposto no art. 258.

Formas qualificadas de crime de perigo comum

Art. 258 - Se do crime doloso de perigo comum resulta lesão corporal de natureza grave, a pena privativa de liberdade é aumentada de metade; se resulta morte, é aplicada em dobro. No caso de culpa, se do fato resulta lesão corporal, a pena aumenta-se de metade; se resulta morte, aplica-se a pena cominada ao homicídio culposo, aumentada de um terço.

No âmbito da doutrina, Mirabete explica que são duas as modalidades de conduta previstas no *caput* do art. 261 do Código Penal. A primeira delas é a de expor a perigo embarcação ou aeronave. "*Trata-se de crime de ação livre, não especificando a lei qual o meio utilizado pelo agente para causar o perigo; pode ser, portanto, qualquer meio. É possível o cometimento do crime por omissão. Exemplo dessa espécie é a do sujeito ativo que, verificando um defeito na embarcação ou aeronave e, sendo responsável pelo seu reparo, não o faz.*" (MIRABETE, Julio Fabbrini. Manual de Direito Penal. Parte Especial - Arts. 235 a 361 do CP. página 124). A segunda conduta é a de impedir ou dificultar a navegação marítima, fluvial ou aérea, não especificando a lei, de igual modo, os meios para "impedir" e "dificultar".

De acordo com a primeira denúncia, em 17/10/2012, o então Prefeito de Maricá Washington Luiz Cardoso Siqueira, conhecido como Washington Quaquá, firmou o Convênio de Delegação nº 09/2012 com a União, por intermédio da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, para a exploração do aeródromo localizado naquele município, passando, com isso, a arcar com as despesas relativas à sua ampliação, reforma, administração e operação. No entanto, estavam excluídas expressamente do convênio as atividades de navegação aérea relacionadas à operação do aeródromo, as respectivas tarifas e a totalidade da área e dos bens necessários à sua execução. Não obstante a vedação de qualquer interferência na navegação aérea, o Prefeito Washington editou o Decreto nº 171/2013, determinando o fechamento do aeródromo de Maricá para pousos e decolagens por prazo indeterminado e designando o seu Secretário de Desenvolvimento Econômico Lourival Casula Filho, a fim de que adotasse as medidas necessárias à sua efetivação. Dentre essas medidas, Lourival não só teria promovido o fechamento dos portões de acesso ao aeródromo e às suas dependências, inclusive hangares de guarda e de manutenção de aeronaves, como também teria bloqueado o acesso das aeronaves às pistas de pouso e decolagem, valendo-se de viaturas da guarda municipal e de servidores contratados, em sua maioria policiais. Por conta disso, segundo a acusação, aeronaves foram impedidas de pousar ou só o fizeram depois de novas tentativas e após arremeterem diante da aproximação perigosa das viaturas que, em alguns momentos, chegaram a invadir a própria pista de pouso e a abordar os pilotos que eram impedidos de decolar sem a autorização expressa de Lourival. Sendo assim, para a acusação, Washington e Lourival, mais de uma vez, expuseram a perigo concreto de acidente aeronaves e seus tripulantes que se viam obrigados a fazer manobras evasivas para evitar a colisão com as viaturas na pista, situação agravada pelo fato de que o fechamento da pista teria ocorrido de forma arbitrária e sem o

conhecimento dos órgãos responsáveis pelo tráfego aéreo. Ainda segundo a denúncia, foi nesse contexto que ocorreu o acidente, no dia 21/10/2013, com a aeronave PT-KGK, que vitimou fatalmente o instrutor de voo Adelmo Louzada de Souza e o seu aluno Carlos Alfredo Flores da Cunha (**fato 1**). A aeronave, que apresentava problemas no bimotor, teria arremetido para evitar a colisão com os automóveis, o que a teria desgastado ainda mais e gerado a sua queda e a morte dos tripulantes. E foi também nesse contexto que, no mesmo dia 21/10/2013, Washington e Lourival, por intermédio dos guardas municipais, expuseram a perigo a aeronave pilotada por Pablo Nóbrega, que também teria arremetido por conta do risco de colisão com os automóveis (**fato 2**). Além disso, dias antes, em 27/9/2013, nas mesmas condições descritas, Washington e Lourival teriam exposto a perigo de dano a aeronave comandada pelo piloto e instrutor de voo Pedro Correia Guimarães (**fato 3**). Por fim, a denúncia concluiu que Washington, na condição de Prefeito, omitiu-se quanto ao dever de garantir os níveis de segurança exigidos pela legislação federal, mantendo o aeródromo de Maricá em situação de abandono, o que teria contribuído para expor aeronaves a risco concreto de dano em outros episódios, inclusive com ameaças a pilotos em pleno voo (**fato 4**).

Pela leitura da primeira denúncia, a conduta imputada aos réus foi a de “*expor a perigo aeronave*”, que consta na parte inicial do art. 261, *caput*, do Código Penal. Essa conduta, imputada a cada réu mais de uma vez, pode ser observada nos seguintes trechos:

“Nesse contexto, mais de uma vez os denunciados expuseram a perigo de acidente concreto aeronaves e seus respectivos tripulantes os quais se viam obrigados a realizar manobras evasivas para evitar a efetiva colisão com as viaturas que deliberadamente circulavam dentro do aeródromo.”

“Além disso, instalaram uma equipe com a finalidade exclusiva de criar embarço para a navegação aérea, pouco importando que, com isso, essa sensível atividade ficasse ainda mais exposta a acidentes.”

“Dentre os diversos episódios de riscos variados, mais especificamente no dia 21/10/2013, Washington e Casula, por intermédio dos agentes da guarda municipal, expuseram a perigo a aeronave pilotada por Pablo Nóbrega, o qual, após tentar fazer um pouso no aeródromo de Maricá, teve que arremeter por conta da aproximação perigosa das viaturas da guarda municipal e do risco concreto de colisão entre o avião e os automóveis.”

“Antes do referido episódio, no dia 27 de setembro de 2013, nas mesmas condições acima descritas, os denunciados deliberadamente expuseram a perigo de dano a aeronave comandada pelo piloto e instrutor de voo Pedro Correia Guimarães.”

“Diversos outros episódios de perigo foram constatados, inclusive ameaças aos pilotos, em pleno voo. Além disso, como visto acima, o denunciado Washington Luiz omitiu-se quanto ao dever de garantir os níveis de segurança exigidos pela legislação federal, mantendo o aeródromo de Maricá em situação de abandono, fato que, igualmente, contribuiu para expor aeronaves aos riscos de dano concreto (...).” - sublinhei

Quanto à estrita tipicidade formal, ou seja, quanto à descrição dos fatos e o seu enquadramento no tipo penal, o fato 1 (queda da aeronave pilotada por Adelmo Louzada de Souza, em 21/10/2013, que culminou na morte dos dois tripulantes) está corretamente enquadrado no art. 261, § 1º, c/c art. 263 c/c art. 258, todos do Código Penal. Os fatos 2 (fato envolvendo o piloto Pablo Eduardo da Silva Nóbrega em 21/10/2013), 3 (fato envolvendo o piloto Pedro Correia Guimarães em 27/9/2013) e 4 (omissão de segurança em outros episódios) estão corretamente enquadrados no art. 261, *caput*, do Código Penal. Assim, o réu Washington responde por 3 crimes do art. 261, *caput*, do Código Penal, e por 1 crime do art. 261, § 1º, c/c art. 263 c/c art. 258, todos do Código Penal. O réu Lourival, por sua vez, responde por 2 crimes do art. 261, *caput*, do Código Penal, e por 1 crime do art. 261, § 1º, c/c art. 263 c/c art. 258, todos do Código Penal.

Ainda em relação à primeira denúncia, embora o MPF tenha feito menção nas alegações finais, o fato específico envolvendo o piloto Nilson Ribeiro de Melo não foi imputado aos réus Lourival e Washington, conforme destacaram as defesas. Na denúncia, é possível observar apenas que é feita uma menção genérica a “outros episódios inclusive com ameaças a pilotos em pleno voo”.

De acordo com a segunda denúncia, nos dias 7/10/2013, 27/9/2013 e 21/10/2013, os oito denunciados foram responsáveis pela exposição a perigo de quatro aeronaves pilotadas, respectivamente, por Nilson Ribeiro de Melo, Pedro Correia Guimarães, Pablo Eduardo da Silva Nóbrega e Adelmo Louzada de Souza. A exposição a perigo consistiu no fato de que as aeronaves teriam tentado aterrissar no aeródromo de Maricá quando teriam sido obstadas pelas viaturas da guarda municipal na pista. Além disso, em cumprimento ao Decreto nº 171/2013, do então Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira, o Secretário de Desenvolvimento Econômico Lourival Casula Filho teria vedado qualquer pouso no aeródromo. Por consequência, o então Secretário Municipal de Segurança Pública Fabrício Soares Bittencourt teria designado os demais denunciados, na qualidade de agentes administrativos e guardas municipais, para atuarem nas dependências do aeródromo, valendo-se de armas e de viaturas. Nesse cenário, o piloto e instrutor de voo Nilson Ribeiro de Melo teria recebido, no dia 7/10/2013, uma ameaça via rádio para que não utilizasse a pista, sob pena de ser impedido a tiros (**fato 1**). Por sua vez, o piloto Pedro Correia Guimarães teria confirmado que, dias antes, em 27/9/2013, executou três tentativas frustradas de aterrissagem por conta

da invasão da pista pelas viaturas (**fato 2**). Mais à frente, em 21/10/2013, o piloto Pablo da Silva Nóbrega, que se dirigia ao aeródromo para manutenção agendada na oficina de Neudy Francisco Geraldes, teria sofrido as mesmas investidas dos servidores denunciados, sob o comando de Fabrício Soares Bittencourt (**fato 3**). Ainda nesse dia, segundo a denúncia, enquanto o piloto Pablo arremetia para uma segunda tentativa de aterrissagem, uma outra aeronave (PT-KGK), tripulada por Adelmo Louzada de Souza e Carlos Alfredo Flores da Cunha, igualmente tentou fazê-lo, mas sem sucesso, resultando na morte dos seus ocupantes (**fato 4**).

Pela leitura da segunda denúncia, a conduta imputada aos réus foi igualmente a de “*expor a perigo aeronave*”, que consta na parte inicial do art. 261, *caput*, do Código Penal. Essa conduta, imputada a cada réu mais de uma vez, pode ser observada no seguinte trecho: “*Mais uma vez, na data de 21/10/2013, não obstante os diversos perigos aos quais foram expostas as aeronaves que buscam utilizar o aeródromo, fechado por Decreto do Prefeito de Maricá, duas outras aeronaves sofreram das mesmas investidas pelos servidores ora denunciados, sob o comando do primeiro denunciado.*”

Quanto à estrita tipicidade formal, ou seja, quanto à descrição dos fatos e o seu enquadramento no tipo penal, os fatos 1 (ameaça recebida via rádio por Nilson Ribeiro de Melo em 7/10/2013), 2 (fato envolvendo o piloto Pedro Correia Guimarães em 27/9/2013) e 3 (fato envolvendo o piloto Pablo Eduardo da Silva Nóbrega em 21/10/2013) estão corretamente enquadrados no art. 261, *caput*, do Código Penal. Por sua vez, o fato 4 (queda da aeronave pilotada por Adelmo Louzada de Souza, em 21/10/2013, que culminou na morte dos dois tripulantes), está corretamente enquadrado no art. 261, § 1º, c/c art. 263 c/c art. 258, todos do Código Penal. Assim, os oito réus respondem por 3 crimes do art. 261, *caput*, do Código Penal, e por 1 crime do art. 261, § 1º, c/c art. 263 c/c art. 258, todos do Código Penal.

Delimitados os fatos descritos nas denúncias e definida a classificação jurídica dada a eles, passo a analisar o mérito das acusações.

Da materialidade do crime do art. 261, *caput*, do Código Penal, na modalidade de “*expor a perigo aeronave*”

Na primeira denúncia, os indícios de materialidade e de autoria delitivas estão fundamentados nos depoimentos prestados em sede policial, nos registros de imagem e vídeo captados ao longo das investigações e em documentos. Na segunda denúncia, estão fundamentados nos vídeos postados no *youtube*, em notícias de jornal, em fotos de pneus e de veículos nas pistas, em um relatório pericial sobre o tráfego intenso de veículos nas dependências do aeródromo, em um memorando da ANAC, nos depoimentos prestados em sede policial e

em outros documentos. Em relação aos vídeos no *youtube*, é possível observar tráfego de carros da prefeitura e outros, estacionados. O vídeo http://www.youtube.com/watch?v=dy_9XUagIRA está indisponível.

Para complementar o acervo probatório, como se verá, a esses elementos informativos colhidos no curso das investigações somaram-se os depoimentos em Juízo das testemunhas arroladas pelas partes, os interrogatórios dos réus e o relatório final do CENIPA (apresentado em maio de 2018), acerca do acidente aéreo fatal ocorrido em 21/10/2013, que é um dos fatos descritos nas denúncias.

Consta dos autos que, em 17/10/2012, o Município de Maricá, por intermédio do seu Prefeito à época, Washington Luiz Cardoso Siqueira, celebrou o Convênio de Delegação nº 09/2012 com a União, por intermédio da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, com o prazo improrrogável de 35 anos. O convênio tem por objeto a exploração do aeródromo localizado naquele município, excluídas expressamente as atividades de navegação aérea, assim como as tarifas e a totalidade da área e dos bens necessários à sua execução, que permaneceram sob a responsabilidade do Comando da Aeronáutica (COMAER), conforme a cláusula terceira da avença (cópia do convênio às fls. 25/38 do OUT21 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 25/38 do OUT17 no evento 34 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102; fls. 25/38 do OUT20 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 25/38 do OUT20 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102). Nos termos do convênio, a exploração do aeródromo consiste na implementação de obras de construção, melhoramentos, reforma e expansão necessárias ao seu regular funcionamento, destinadas à garantia da segurança e da comodidade dos usuários, conforme o item 7.1 da cláusula sétima. Quanto aos deveres do delegatário, incumbir-lhe-ia, dentre outros, explorar o aeródromo de acordo com os níveis de segurança, eficiência e conforto exigidos pela legislação federal (cláusula sexta, 6.1, I), observar e fazer observar a segurança das pessoas e das instalações e equipamentos na área do aeródromo (6.1, XII), atender e fazer atender de forma adequada o público em geral e os usuários, em particular (6.1, XXV) e executar todos os serviços, controles e atividades relativos ao convênio com zelo e diligência, utilizando a melhor técnica aplicável a cada tarefa desempenhada (6.1, XXVI).

Firmado o convênio em 17/10/2012, após quase um ano, em 11/9/2013, veio a ocorrer a queda de uma aeronave, de propriedade de uma das escolas de aviação instaladas no aeródromo, perto de um abrigo de crianças, culminando na morte do piloto. Consta dos autos que, devido à pressão da população local por mais segurança no entorno do aeródromo, e considerando que o Tribunal de Contas do Estado havia determinado a regularização da situação das empresas nele instaladas, no mesmo dia 11/9/2013, o Prefeito Washington editou o Decreto nº 171/2013, determinando o "*fechamento do aeródromo de Maricá para pousos e decolagens por prazo indeterminado.*" (cópia do

decreto às fls. 257 do OUT52 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 257 do OUT51 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 257 do OUT51 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 257 do OUT48 no evento 61 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Em seguida, executando os termos do decreto, o Prefeito Washington teria designado o Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico Lourival Casula Filho, para que gerisse e administrasse o aeródromo com vistas a reformulá-lo e regularizá-lo, até porque o local era considerado um importante polo de desenvolvimento para a cidade de Maricá e ostentava um histórico negativo de suspeita de ser rota de narcotráfico, que teria sido inclusive objeto de CPI. O Secretário Lourival, por sua vez, teria designado o Secretário Municipal de Segurança Pública Fabrício Soares Bittencourt, a fim de que adotasse as medidas necessárias à interdição do espaço, lacrando as empresas e designando guardas municipais concursados e agentes administrativos contratados, em sua maioria policiais reformados, que foram realocados para atuarem no aeródromo. Em um dos lacres está escrito que *“Por ordem do Secretário de Segurança Fabrício Soares Bittencourt, mat. 100539, fica o acesso restrito ao aeródromo de Maricá sem a devida autorização, conforme Decreto 171, de 11 de setembro de 2013, “dispõe sobre o fechamento do aeródromo de Maricá para pousos e decolagens por prazo indeterminado”* (fls. 76 do OUT23 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 76 do OUT19 no evento 36 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102; fls. 76 do OUT22 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 76 do OUT22 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102).

Após a edição do decreto e a execução da ordem de interdição do aeródromo, duas vezes não convergentes surgiram. Primeiro, os empresários, proprietários de escolas de instrução de voo e de oficinas de manutenção de aeronaves instaladas no local, e os pilotos que questionaram junto aos órgãos de aviação, ao Poder Judiciário e à própria prefeitura que o decreto seria ilegal e que a forma de execução da ordem pela municipalidade poria em risco as aeronaves. Segundo, os representantes da prefeitura que, indagados pela ANAC sobre a situação noticiada pelos empresários e pilotos, esclareceram que, a despeito da redação do decreto, a interdição do aeródromo implicou somente o fechamento dos hangares pertencentes às escolas de instrução de voo e às empresas de manutenção de aeronaves, além da restrição de acesso de pessoas pela portaria de entrada, mantendo livre, porém, a pista para pousos e decolagens. Ou seja, de acordo com a prefeitura, a finalidade da interdição era apenas o resguardo do patrimônio público e privado, tanto que, para a retirada dos bens (inclusive a retirada de aeronaves), era necessário obter uma autorização do Secretário Lourival, mediante prévia comprovação da sua propriedade, além do que somente pessoas autorizadas passaram a poder ingressar por terra no local. Nos autos, é possível localizar as diversas autorizações assinadas por Lourival Casula Filho, na qualidade de Secretário Municipal de

Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Petróleo, para a retirada definitiva de aeronaves, até a regularização do funcionamento do aeródromo (OUT15 até OUT18 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; OUT15 até OUT17 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; OUT15 até OUT17 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; OUT13 do evento 31 e OUT14 no evento 32 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Em outros termos, o cerne da questão consistiu nas reiteradas alegações de empresários e pilotos de que a prefeitura teria interditado indevidamente, sem o necessário NOTAM, a pista de pousos e decolagens do aeródromo de Maricá, situação que teria sido agravada pela forma de execução da medida consistente na aposição de carros na pista e no entorno e na abordagem a pilotos que, de forma arriscada, conseguiam pousar.

Para a acusação, de forma deliberada, os carros trafegavam na pista para intimidar e desencorajar o pouso de aeronaves que se aproximavam; os pilotos que pousavam, muitas vezes após manobras de arremetida e tentativa de nova aproximação, assim que desciam, eram abordados por agentes da prefeitura e orientados a obter uma autorização por escrito do Secretário Lourival para decolar, sob o argumento de que o aeroporto estava fechado. Ademais, vans teriam permanecido estacionadas na frente dos hangares como uma barreira para impedir o acesso de aeronaves que chegassem ao aeroporto.

Para entender o contexto fático vinculado ao protocolo de aviação, os pilotos que foram ouvidos no curso da instrução processual esclareceram que, antes de iniciarem um plano de voo e de obter sua autorização, devem consultar o NOTAM (*Notice to Airmen - Aviso aos Aeronavegantes*), que, em termos técnicos, segundo a ANAC, é um "*documento que contém informações relativas ao estabelecimento, à condição ou à modificação de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo, cujo conhecimento oportuno seja essencial para o pessoal encarregado das operações de voo.*" Em outras palavras, é a partir da consulta ao NOTAM que o piloto fica ciente se o aeroporto/aeródromo está liberado para pousos e decolagens e pode ser autorizado a decolar para o destino consultado, tudo para não ser negativamente surpreendido.

De forma cronológica, estes são os documentos que instruíram os procedimentos investigatórios:

Em 11/9/2013, há uma reportagem da própria Prefeitura de Maricá, noticiando que a Prefeitura interditou o aeródromo municipal, proibindo qualquer operação no local por prazo indeterminado, motivada pela queda de um avião naquele mesmo dia, em que o instrutor de voo faleceu. Na notícia, é dito que "o fechamento proíbe pousos e decolagens por prazo indeterminado" e que a interdição foi realizada pelos Secretários Lourival Casula e Fabrício Soares Bittencourt (fls.

216/217 do OUT30 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 216/217 do OUT26 no evento 43 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102; fls. 216/217 do OUT29 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 216/217 do OUT29 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102).

Em 16/9/2013, no ofício nº 006/2013, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) informou ao Prefeito de Maricá que, no dia 13/9/2013, esteve no aeródromo e foi impedida pela guarda municipal e pela polícia militar, com fundamento no Decreto nº 171/2013, de entrar para vistoriar as aeronaves que lá se encontravam e que pertencem à Agência. Ao final, a ANAC solicitou a revisão do disposto no decreto com relação ao órgão federal e ao patrimônio público (20 aeronaves, 2 simuladores de voo e grande acervo de peças e acessórios) que está sob a guarda da escola de pilotagem (fls. 150 do OUT26 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 150 do OUT25 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 150 do OUT25 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 150 do OUT22 no evento 39 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Em 17/9/2013, foi feita uma reportagem informando que a Prefeitura de Maricá comunicou à ANAC a determinação de fechamento do aeródromo municipal, *"em função da necessidade de retomar o controle do espaço público e iniciar um reordenamento do local com vistas ao seu aproveitamento pela cidade."* Informou, ainda, que *"A Prefeitura comunica que a medida foi tomada por decreto (171/2013) assinado pelo prefeito Washington Quaquá no dia 11/09, pouco depois do acidente com um avião de instrução no qual o piloto morreu e o aluno ficou ferido. (...) Com base nas atribuições delegadas dentro do convênio com a Secretaria de Aviação Civil (SAC), renovado por mais 35 anos em outubro do ano passado, a Prefeitura suspendeu, por tempo indeterminado, todo e qualquer trânsito de pessoal ou operação de natureza administrativa ou técnica nas dependências do complexo aeroportuário. O ingresso de pessoas está sendo autorizado apenas para a retirada de pertences pessoais e bens, ou para a decolagem das aeronaves cujos proprietários receberam a autorização formal da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico - a quem o espaço público ali é vinculado. (...) A liberação é imediata, já que o fechamento do aeroporto não implicou na interdição da pista, medida técnica que cabe à ANAC fazer e que está sendo devidamente solicitada."* (fls. 192 do OUT14 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 192 do OUT10 no evento 28 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102; fls. 192 do OUT13 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 192 do OUT13 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102).

Em 17/9/2013, no ofício nº 506/2013, endereçado ao então prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira, o Diretor de Outorgas da Secretaria de Aviação Civil reportou-se ao Convênio nº 9/2012 e relatou: *"fomos recentemente participados pela imprensa e por demandas*

sobrevindas à SAC-PR pela lei de acesso à informação quanto aos eventos ocorridos no referido aeródromo, especialmente aqueles relacionados ao acidente aéreo ocorrido em 11 de setembro de 2013. Demais disso, recebemos a informação de que esta Prefeitura Municipal teria efetivado o fechamento do aeródromo, ao argumento de vir encontrando dificuldades na regularização de áreas aeroportuárias que estariam sendo objeto de exploração de forma potencialmente irregular. Salientamos que, em que pese o virtuoso esforço do Município no propósito de regularizar a exploração dessas áreas aeroportuárias, caso seja verdadeira a informação no sentido da efetivação do fechamento do aeródromo, tal ação somente se justificaria em casos excepcionais, notadamente relacionados à inspeção de órgãos de controle do setor voltadas às questões de segurança das operações aéreas no referido sítio aeroportuário, em especial, ações fiscalizatórias conduzidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - Anac e/ou pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo - Decea do Comando da Aeronáutica - Comaer. Neste sentido, indagamos V. Exa. a respeito dos fatos ora relatados, solicitando a esta municipalidade, na qualidade de Delegatária da União na exploração do referido aeródromo, um relato sobre os motivos que levaram o Município, na forma da legislação em vigor, ao fechamento do Aeroporto de Maricá (SDMC), assim como as providências adotadas junto aos órgãos reguladores e fiscalizadores do setor." (fls. 249/250 do OUT51 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 249/250 do OUT50 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 249/250 do OUT50 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 249/250 do OUT47 no evento 60 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

No ofício nº 074/2013, o então Secretário Lourival Casula, em 17/9/2013, comunicou à ANAC que, de acordo com as atribuições delegadas no Convênio nº 9/2012, a Prefeitura de Maricá suspendeu, desde o dia 11/9/2013, todo e qualquer trânsito de pessoal ou operação de natureza administrativa ou técnica nas dependências do complexo aeroportuário, sendo que o ingresso de pessoas está sendo autorizado apenas para a retirada de pertences pessoais e bens ou para a decolagem de aeronaves cujos proprietários receberam autorização formal da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico. No ofício, o secretário comunicou que a suspensão das atividades não significou a interdição da pista (fls. 252 do OUT51 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 252 do OUT47 no evento 60 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102; fls. 252 do OUT 50 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 252 do OUT 50 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102).

Em 19/9/2013, foi noticiado que as intervenções do município de Maricá no aeródromo decorreram da inexistência de licença das empresas e de escolas de aviação lá estabelecidas (fls. 194 do OUT14 do evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 194 do OUT13 do evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 194 do OUT13 do evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102;

fls. 194 do OUT10 do evento 28 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102). E, em 21/10/2013, foi noticiado que "*O complexo aeroportuário encontra-se com suas atividades técnicas, administrativas encerradas desde o último dia 11/09, quando outra aeronave, pertencente a uma escola instalada no aeroporto, caiu sobre uma casa no Centro da cidade. (...) Horas depois da queda, a prefeitura decretou o encerramento de todas as atividades do local, especialmente as exercidas irregularmente por um grupo de empresas cujos alvarás de funcionamento haviam sido cancelados há mais de um ano.*" (fls. 195 do OUT14 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 195 do OUT13 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 195 do OUT13 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 195 do OUT10 no evento 28 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

No ofício nº 079/2013, de 27/9/2013, Lourival Casula Filho esclareceu à ANAC que "*A Prefeitura de Maricá publicou Decreto nº 171/2013 determinando o fechamento do aeródromo para pousos e decolagens por prazo indeterminado, esclarecendo o seguinte: (i) a Prefeitura de Maricá não determinou o fechamento do aeródromo (SDMC) ou a interdição da pista de pouso; (ii) a Prefeitura tem dedicado grande esforço, como já dito, para regularizar a situação das áreas aeroportuárias, com estudo, caso a caso, de todas as concessões e autorizações outorgadas até então. Ademais, infelizmente, com o episódio do acidente ocorrido em 11 de setembro, mesmo não tendo ocorrido no sítio aeroportuário, a Prefeitura decidiu interditar as áreas aeroportuárias destinadas às empresas que ocupavam o aeródromo de forma irregular. Ressaltamos que a pista de pouso está operacional e disponível às aeronaves que precisem efetuar pousos no aeródromo.*" (fls. 301/306 do OUT18 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 301/306 do OUT14 no evento 32 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102; fls. 301/306 do OUT17 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 301/306 do OUT17 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102).

Em outro ofício, nº 81/2013, datado de 2/10/2013, Lourival Casula esclareceu ao Departamento de Outorgas da Secretaria de Política Regulatória da Aviação Civil o seguinte: "*A Prefeitura de Maricá publicou o Decreto de nº 171/2013 determinando o fechamento do aeródromo para pousos e decolagens por prazo indeterminado, esclarecendo o seguinte: (i) a Prefeitura de Maricá não determinou o fechamento do aeródromo (SDMC) ou a interdição da pista de pouso; (ii) A Prefeitura tem dedicado grande esforço, como já dito, para regularizar a situação das áreas aeroportuárias, com estudo caso a caso, de todas as concessões e autorizações até então. Ademais, infelizmente, com o episódio do acidente ocorrido em 11 de setembro, mesmo não tendo ocorrido no sítio aeroportuário, a Prefeitura decidiu interditar as áreas aeroportuárias destinadas às empresas que ocupavam o aeródromo de forma irregular. Ressaltamos que a pista de pouso está operacional e disponível às aeronaves que precisem efetuar*

pousos no aeródromo. Todos os bens da União ou de terceiros estão resguardados pela Guarda Municipal e não correm riscos de depredação. A Prefeitura, juntamente com a Agência Nacional de Aviação Civil que inspecionou o aeródromo no dia 25 de setembro/2013, está tomando todas as medidas para que o aeródromo regularize eventuais discrepâncias que porventura existam. Neste momento, a Prefeitura está em fase final de procedimento licitatório para contratação de empresa especializada na área de infraestrutura aeroportuária para promover todas as adequações que se fizerem necessárias para tornar o aeródromo SDMC um modelo de gestão e segurança operacional e desenvolvimento regional." (fls. 310/314 do OUT35 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 310/314 do OUT34 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 310/314 do OUT34 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 310/314 do OUT31 no evento 48 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Em 27/10/2013, Moacyr Winder Brandão e Fabrício Soares Bittencourt encaminharam ao Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira e ao Secretário Lourival Casula o memorando circular nº 475/2013, relatando o seguinte: "No dia 21/10/2013, um helicóptero da cor azul sobrevoou na parte da tarde várias vezes o aeroporto aterrissando, levantando inúmeras vezes, por voltas das 16h30min, o referido helicóptero aterrissou no local paralelo e posterior a pista próximo a biruta ficando oculto por detrás dos matos durante um período que depois de aproximadamente 10 minutos o agente Fernando juntamente com o GM Moreira e outro GM que não me recordo o nome, disseram que iam até o helicóptero para verificar, haja vista se tratara de uma atitude suspeita, que eu o assessor de segurança Moacyr juntamente com os agentes Leandro e Gomes fomos em seguida também em apoio, parando a viatura antes de chegar na pista, sendo que somente eu (Moacyr) desembarquei para ir até o local onde se encontrava o helicóptero, momento em que um avião da QNE sobrevoou em baixa altitude a pista, e eu fui ao local do helicóptero sendo que antes mesmo de chegar ele levantou voo. (...) que a viatura já estava no local onde a aeronave da QNE havia pousado próximo ao hangar do IMA, junto a van que ao me aproximar fui interpelado pelo piloto que o mesmo teve que arremeter a aeronave em virtude da viatura estar no meio da pista, fato que imediatamente foi negado, pois em momento algum a viatura invadiu a pista, que além do piloto estava o responsável pela QNE e uma outra pessoa sendo que esclareci que tanto não havia invadido a pista que eles pousaram normalmente." (fls. 100/101 do OUT40 no evento 40 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102; fls. 100/101 do OUT44 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 100/101 do OUT43 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 100/101 do OUT43 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102).

Mais à frente, foi instaurado pela Polícia Civil o inquérito policial nº 082-04725/2013 para apurar as causas de outro acidente aéreo ocorrido em 21/10/2013, pouco mais de um mês após aquele de 11/9/2013, com a aeronave PT-KGK. Esse acidente culminou na morte de seus tripulantes Carlos Alfredo Flores da Cunha e Adelmo Louzada de Souza (OUT20 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; OUT16 no evento 33 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102; OUT19 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; OUT19 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102).

No bojo desse inquérito policial, diversas pessoas foram ouvidas na polícia e na sede do MPRJ. O relatório final da autoridade policial que presidiu o procedimento, o Delegado de Polícia Civil Júlio César Mulatinho Neto, está no OUT32 e OUT33 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102 (fls. 259/267); OUT28 e OUT29 nos eventos 45 e 46 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102 (fls. 259/267); OUT31 e OUT32 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102 (fls. 259/267); OUT31 e OUT32 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102 (fls. 259/267). A conclusão foi pelo indiciamento de Lourival Casula Filho, Fabrício Soares Bittencourt, Paulo César da Costa Gomes, Leandro Pereira de Oliveira, Thadeu Peixoto da Silva, Thiago de Souza Adão, Renato Luiz Moreira, Fernando César Ribeiro Mentzingen e Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão. Em seu relatório, o Delegado de Polícia Civil esclareceu que, embora houvesse concluído por sua responsabilidade penal, deixou de indiciar o então Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira em razão do seu foro por prerrogativa de função. Destaco os seguintes trechos do relatório final, de 19/2/2014:

"(...)

Com essa quase certeza, as atenções das investigações voltaram-se para o interior do Aeródromo de Maricá, ainda interdito pela Prefeitura, visando à identificação de testemunhas que fornecessem quaisquer indícios de tentativa de pouso da aeronave acidentada na "pista", que pudessem ter influenciado a sua queda.

Comparecendo naquele Aeródromo, no dia seguinte ao acidente, com uma Equipe desta Delegacia, pude observar, fotografando, a colocação de viaturas da Guarda Municipal nas laterais da "pista" (fls. 58/65), e, conversando com funcionários do Aero clube de Maricá e pilotos que ali se encontravam, tomei conhecimento de que aquelas viaturas, quando em tentativas de pouso de alguma aeronave, ingressavam na "pista", obstruindo a sua aterrissagem.

Imediatamente, convoquei a prestar esclarecimentos o responsável pela manutenção daquelas viaturas na "pista" do Aeródromo de Maricá, comparecendo a esta DP o Sr. Luiz Alberto Santos, Subsecretário Municipal de Segurança de Maricá, informando que, no dia e horário do fato, encontrava-se de serviço no Centro de Maricá, tendo comparecido ao local

da queda da aeronave, a pedido do Secretário de Segurança Fabricio Bittencourt, onde constatou o fato, transmitindo o ocorrido àquele Secretário, por telefone. Esclareceu, ainda, o Subsecretário que a colocação das viaturas no Aeródromo partiram de determinação do Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico Lourival Casula, pessoa designada pelo Prefeito como responsável pelo Aeródromo, após sua interdição, e que as mesmas ali se encontravam apenas para resguardar o Aeródromo (...).

(...)

Cada vez mais convicto da existência de fato gerador para o acidente ora investigado, possivelmente praticado pelos agentes da municipalidade de serviço no Aeródromo, determinei aos policiais sindicantes que voltassem suas investigações para a identificação de testemunhas que houvessem presenciado qualquer anormalidade na postura desses agentes.

Assim sendo, foi identificado e localizado o Sr. Neudy Francisco Geraldês, proprietário de uma oficina para reparo de aviões, instalada em área do Aeródromo de Maricá.

Neudy Francisco Geraldês (...) relatou que (...) no dia 21/10/2013, como de costume, encontrava-se em sua oficina, aguardando a chegada de uma aeronave que vinha de Guarapari/ES, para revisão, trazida pelo piloto Pablo Nóbrega. Por volta das 16:30 horas, Neudy fora para trás do hangar, de onde podia ver o pátio e a "pista", para aguardar o pouso do piloto Pablo. Quando visualizou a aeronave pilotada por Pablo, por ele prontamente identificada, vindo para o pouso, pôde também perceber duas viaturas da Guarda Municipal indo na direção da pista, o que o deixou apreensivo e o fez ir para cima da ponte, que fica na entrada do hangar, e de onde se vê, perfeitamente, toda a "pista". Então, o piloto Pablo, sentindo o perigo em pousar com as viaturas vindo na direção da sua aeronave, "arremeteu" o avião, fazendo curva à esquerda. Nesse mesmo momento, Neudy também viu uma outra aeronave, que vinha atrás da aeronave de Pablo, um pouco mais alta, possivelmente também para pouso, logo a distinguindo como um bimotor; podendo afirmar, pela sua experiência e tendo ouvido o ruído do motor, que a mesma só estava operando com um dos motores, estando o outro desligado ou em pane. Essa segunda aeronave, tendo em vista a manobra da primeira e a colocação das viaturas na "pista", também teve que "arremeter", fazendo curva à esquerda, e indo na direção da Lagoa Marine, para onde, normalmente, as aeronaves em treinamento arremetem, para novo circuito. Logo em seguida, a aeronave de Pablo retornou ao Aeródromo e pousou na "pista", taxiando até o hangar, sendo perseguido pelas viaturas da Guarda Municipal, quando iniciou-se uma discussão entre o piloto e os servidores da Prefeitura, estando todos com os ânimos muito exaltados. Em seguida, Neudy fora para a sala da empresa QNE, firma proprietária da aeronave pilotada por Pablo, quando recebeu uma ligação do Corpo de Bombeiros, perguntando se fora alguma aeronave dali que se acidentara e havia caído na Lagoa Marine, confirmando, posteriormente, através das reportagens que assistira, tratar-se

da aeronave bimotor pertencente ao Aeroclube do Brasil de Jacarepaguá, a mesma que vira, momentos antes, "arremetendo" e ido na direção da Lagoa Marine. Como esclarecimento sobre a parte técnica, Neudy aduziu que uma aeronave, quando precisa "arremeter", precisa empregar mais potência aos motores e manter as "manetes" à frente, para dar maior aceleração, e que essa operação pode causar danos aos motores, afirmando também que se a aeronave bimotor acidentada estivesse em dificuldades, com um só motor em operação, certamente a "arremetida" que realizou veio prejudicar mais ainda o problema existente, causando, certamente, a sua queda.

(...) Pablo Eduardo da Silva Nóbrega declarou que (...) com a interdição do Aeródromo de Maricá pela Prefeitura, Pablo transferiu-se para o Aeroclube de Guarapari, onde a firma QNE também opera, mas, antes de ir, pôde presenciar viaturas e servidores da Prefeitura tomando conta da "pista", sendo que as aeronaves ainda podiam pousar, mas só decolavam com autorização da Prefeitura. No dia 21/10/2013, conforme previamente combinado com a oficina de manutenção de aeronaves existente no Aeródromo de Maricá, retornou a Maricá pilotando uma aeronave, para revisão, tendo, antes de sair de Guarapari, consultado o NOTAM, ali não constando o Aeródromo de Maricá como interditado, tanto que viera achando que pousaria normalmente na "pista" do Aeródromo. Quando já se encontrava com aproximação final, já na "cabeceira" da "pista" do Aeródromo, Pablo pôde visualizar, perfeitamente, duas viaturas da Prefeitura, as quais, ante a aproximação de sua aeronave, se posicionaram na interseção da "pista", ingressando um pouco na "pista", o que, certamente, vinha a colocar o pouso em risco, tendo ele que "arremeter" com a sua aeronave, curvando para a esquerda, para reiniciar o circuito de pouso. Sendo profundo conhecedor da "pista", Pablo retornou com a aeronave para novo pouso, sabendo que, daquela vez, teria que pousar mais no início da pista e iniciar a frenagem da aeronave, para conseguir pará-la antes do local onde se encontravam as viaturas. Assim que ele pousou, aquelas duas viaturas vieram na sua direção, saltando das mesmas vários servidores da Prefeitura, alguns deles exibindo armas na cintura, os quais indagaram se ele tinha autorização para pouso da aeronave, e que a aeronave ali não poderia permanecer, e que a mesma só sairia daquele local com a autorização do Secretário. Daquele local, Pablo foi para a sede da firma QNE, onde estava sendo aguardado pelo Sr. Neudy, quando ouviu comentários sobre a queda de uma aeronave na lagoa. Posteriormente, conversando com o Sr. Neudy, o mesmo lhe dissera que vira quando ele "arremetera" com a sua aeronave, e, logo após, viera a aeronave que se acidentara, operando com apenas um motor, que também tivera que "arremeter", face à presença de servidores e funcionários na "pista". Entretanto, quando ele "arremetera" com a sua aeronave, não conseguira perceber a presença de outra aeronave em sua traseira, vez que, em face das providências que tivera que adotar, ante a impossibilidade de seu pouso, pelas circunstâncias já expostas, exigindo a sua total atenção, se concentrara apenas na "arremetida" que teria que realizar.

(...) todos os servidores da Secretaria de Segurança de Maricá, envolvidos nos fatos, prestaram depoimento (...), sendo unânimes em afirmar que se encontravam de serviço no dia da queda da aeronave, objeto da presente apuração, e que ali foram colocados pelo Secretário de Segurança, quando da interdição do Aeródromo, não tendo eles recebido qualquer tipo de ordem para impedirem o pouso de aeronaves, apenas tendo que identificar e qualificar os pilotos que pousassem, e somente permitir decolagens de aeronaves com autorização específica do Secretário Casula. Todos também asseveraram nunca ter ocorrido qualquer abordagem da Guarda Municipal ou dos Agentes Administrativos, com o intuito de impedir pouso de alguma aeronave, descrevendo, ainda, os locais exatos em que permaneciam alocadas as três viaturas por eles empregadas.

(...)

Conforme explicado ao signatário pelo Coronel Aviador Paulo Sérgio de Oliveira Santos, do Terceiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - III SERIPA, do Comando da Aeronáutica, e Oficial designado para as investigações sobre o acidente ora em apuração, o relatório final que será por ele apresentado ao Comando da Aeronáutica se restringirá apenas à descrição do acidente por ele verificado no local, não ingressando no mérito das prováveis causas do acidente, não possuindo, assim, qualquer interesse para apuração, como também é o caso da perícia técnica realizada por Empresa designada pelo III SERIPA nos motores da aeronave acidentada que apenas analisa a parte técnica, verificando e apontando o motivo da falha mecânica.

(...)

A própria ANAC, conforme se vê do ofício acostado às fls. 150, endereçado ao Prefeito de Maricá, solicita a revisão do Decreto por ele emitido, vez que Inspectores daquela Agência tiveram o acesso ao Aeródromo impedido por Guardas Municipais e Policiais Militares.

(...)

Para garantia dessa irregular postura municipal, o Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira designou o Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Petróleo, Sr. Lourival Casula Filho, como "Responsável" pelo Aeródromo de Maricá, e determinou ao Secretário Municipal de Segurança Fabrício Soares Bittencourt que adotasse as medidas necessárias ao cumprimento de sua normativa.

(...)

Em atendimento à determinação do Prefeito de Maricá, o Secretário de Segurança Fabrício Soares Bittencourt colocou Guardas Municipais no Portão Principal do Aeródromo de Maricá, permitindo o ingresso somente de pessoas autorizadas pelo Secretário Casula, e, na Portaria, para identificação das

peças com ingresso autorizado. Além disso, foram alocadas pelo Secretário Fabrício, no pátio e nas proximidades da "pista", duas viaturas integradas pelos Guardas Municipais e Agentes Administrativos já identificados, não tendo esses servidores as qualificações exigidas para quaisquer tipos de serviços em interior do Aeródromo, e, bem assim, as viaturas empregadas não eram equipadas de acordo com a legislação vigente.

A partir daí, iniciou-se a prática de várias infrações penais por parte dos funcionários da municipalidade alocados no Aeródromo e na "pista", os quais só permitiam o ingresso nas dependências do Aeródromo e/ou pousos e decolagens de aeronaves com autorização, por escrito, do Secretário Lourival Casula Filho, o que veio a gerar inúmeros conflitos entre os servidores municipais e funcionários do Aeroclube, e, bem assim, com pilotos que tentavam pousar ou decolar na "pista", fatos esses que podem ser dimensionados através dos depoimentos colhidos no decorrer desta apuração (...).

Apesar da insistência dos Secretários Fabrício e Casula, bem como dos Guardas Municipais e Agentes Administrativos em manterem a postura de interdição somente do setor administrativo do Aeródromo de Maricá, e não de interdição da "pista", para pouso e/ou decolagens de aeronaves, conforme determina o Decreto Municipal, o que constatou-se no decorrer das investigações e pelos vídeos acostados foi a efetiva intervenção desses mandatários e dos agentes em decolagens, e, principalmente, nos pousos de aeronaves vinculadas às escolas de pilotagem, tendo ocorrido verdadeiros confrontos entre os servidores da municipalidade de serviço na "pista", que agiam com truculência, e os pilotos das escolas de pilotagem que eram constantemente impedidos de pousarem as suas aeronaves (...).

A insistência na prática desses atos pelos servidores de serviço na "pista", respaldados pelo Secretário Lourival Casula Filho, designado pessoalmente pelo Prefeito Washington Quaquá para adotar as medidas necessárias visando ao fiel cumprimento de seu Decreto, conforme ficou patenteadado no decorrer das investigações, vieram a gerar fatos gravíssimos, como o impedimento de dois pilotos, em momentos distintos, de pousarem na pista, colocando as respectivas aeronaves em risco de queda, culminando com a queda de uma aeronave no dia 21/10/2013 (...).

Embora ainda não esteja nos autos o Relatório do III SERIPA sobre o acidente ora em apuração, (...), o mesmo não possui interesse para apuração, vez que o mesmo se restringe apenas a relatar o verificado no local do acidente, não tecendo considerações sobre as prováveis causas do acidente, e, bem assim, a perícia técnica realizada por Empresa designada por esse órgão somente verifica, no exame dos motores da aeronave acidentada, o motivo da falha mecânica.

(...)

No dia 27/09/2013, os servidores municipais de serviço na "pista" do Aeródromo de Maricá impediram o piloto Pedro Correia Guimarães de pousar a sua aeronave, posicionando uma viatura e servidores no meio da "pista", obrigando o piloto a realizar uma perigosa manobra de "arremetida", a baixa altitude, para evitar uma colisão, ferindo, com esse ato, todas as normas de segurança da aviação, constituindo-se em um atentado contra a segurança da aeronave e seus ocupantes, infringindo, com isso, o artigo 261 do Código Penal.

Da mesma forma, no dia 21/10/2013, o piloto Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, quando trazia uma aeronave de Guarapari, no Espírito Santo, para revisão em oficina instalada no pátio do Aeródromo de Maricá, ao tentar pousar com sua aeronave, já se encontrando em aproximação final, próximo à "cabeceira" da "pista" do Aeródromo, também fora impedido de pousar por servidores da municipalidade os quais, ante a aproximação da aeronave, posicionaram duas viaturas na interseção da "pista", chegando a ingressar com as mesmas na "pista", tendo o piloto que arremeter, perigosamente, curvando para a esquerda, igualmente para evitar a colisão da aeronave com alguma viatura, novamente expondo a perigo as integridades da aeronave e de seus ocupantes, sendo cometido, mais uma vez, o crime previsto no artigo 261 do Código Penal.

Essa segunda ação criminosa dos servidores investigados, além do cometimento do crime definido anteriormente, veio a acarretar a queda da aeronave bimotor prefixo PT-KGK e a consequente morte de seus dois ocupantes (...), quando o piloto, em emergência, veio para pousar a aeronave, ficando impossibilitado e tendo que "arremeter" a aeronave pela situação de risco criada na pista pelos servidores municipais, ação criminosa essa capitulada no artigo 261, § 1º, c/c artigo 258, todos do Código Penal." (grifo nosso)

Encaminhado o relatório final pela autoridade policial ao Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, a Promotora de Justiça que atuava no caso entendeu, em 24/2/2014, que "a despeito do esforço empreendido pela Autoridade Policial no sentido de concluir com brevidade o presente Inquérito Policial, dada a notoriedade do caso e ao clamor popular instalado na cidade, o encerramento das investigações no âmbito estadual parece precipitado. A peça técnica relegada a segundo plano, com a devida vênia, ao promover a descrição do acidente, poderá trazer novas luzes aos acontecimentos, sendo importante elemento de prova, até mesmo para a aferição de nexo causal entre eventual crime de perigo e o evento morte constatado. Além do relatório do Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes, ainda existem outras diligências imprescindíveis e essenciais ao bom termo deste procedimento inquisitivo, com vistas à adequada formação da opinio delicti." (fls. 269/287 do OUT33 e do OUT34 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 269/287 do OUT32 e do OUT33 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 269/287 do OUT32 e do OUT33 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 269/287 do OUT29 e do OUT30 nos eventos 46 e 47 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Por sua vez, o Ministério Público Federal, fazendo referência ao inquérito policial nº 0000722-71.2014.4.02.5102 (IPL nº 0077/2014-DPFNIT) e ao inquérito policial nº 082-04725/2013, da 82ª DP, manifestou-se, em 29/8/2014, pelo apensamento dos procedimentos e pela sua remessa ao TRF-2ª Região e ao Procurador Regional da República com atribuição. Na ocasião, o MPF esclareceu que os inquéritos policiais tratam dos mesmos fatos, sendo que o IPL federal, instaurado mais tarde, investiga inicialmente o suposto crime do art. 261 do Código Penal, isto é, o ato de fechamento do aeroporto como ato tendente a impedir ou dificultar a navegação aérea, tendo o acidente fatal como um exemplo de possibilidade de exposição real de aeronave a perigo e provável desastre aéreo decorrente dessa conduta, apurando-se, além dele, a ocorrência de outras situações. Já o inquérito instaurado na esfera estadual partiu da investigação do acidente aéreo em questão para chegar à conclusão de que ele teria decorrido do fechamento do aeroporto, sendo que, nas investigações, apurou-se a existência de outras situações em que o fechamento impediu ou dificultou a navegação aérea. O MPF esclareceu, ainda, que também se convenceu da responsabilidade penal de todas as pessoas indiciadas pelo Delegado de Polícia Civil que subscreveu o relatório final, inclusive do então Prefeito de Maricá. *"Não há dúvidas acerca da materialidade dos crimes, independentemente do que se venha a concluir acerca do acidente com a aeronave PT-KGK, uma vez que a própria edição do Decreto Municipal nº 171, de 11/09/2013, pelo Prefeito de Maricá-RJ, determinando, ao arripio do Convênio assinado com a SAC, o fechamento do Aeródromo de Maricá-RJ para pousos e decolagens, e a sua interdição mediante a presença ostensiva de servidores municipais e viaturas municipais, inclusive na própria pista, conforme os relatos e imagens coligidos nos autos, tudo isso sem a expedição do necessário NOTAM, caracterizou ato tendente a dificultar a navegação aérea, crime classificado como de "perigo abstrato". Apenas divirjo quanto ao fato de que o acidente com a aeronave PT-KGK tenha nexos de causalidade direta com a interdição do aeroporto. Embora as investigações não estejam concluídas, como já dito inicialmente, o Ofício 16/SSCP/132, do 3º Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando da Aeronáutica, fornece a divulgação operacional preventiva relativa ao acidente, destacando que a tripulação perdeu o controle da aeronave de forma súbita e colidiu contra a lagoa em trajetória vertical, sendo que foi identificada a ausência de uma das pás de hélice do motor esquerdo e o cubo da referida hélice encontrava-se partido e as longarinas da asa esquerda indicavam ter sido submetidas à vibração severa em voo, sendo que a perda da referida pá pode ter sido decorrente de trinca por fadiga (...). A descrição parece indicar que se trata de causa totalmente independente da interdição do aeroporto e que, devido às circunstâncias do acidente, a referida interdição não impediu ou atrapalhou o pouso, caso isso fosse possível. Portanto, a causação daquele infeliz sinistro não poderia ser imputada aos indiciados. Não obstante, entendo que a não conclusão da investigação não obsta o oferecimento de denúncia contra os mesmos pelos fatos já apurados, pois em caso de nexos de causalidade com o indigitado acidente fatal, liame ainda não verificado.*

a denúncia poderá ser aditada para incluir a qualificadora do art. 263, CP." (fls. 222/245 do OUT118 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 222/245 do OUT117 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 222/245 do OUT117 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 222/245 do OUT114 no evento 134 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

No ofício nº 137/2013, de 1/11/2013 e dirigido ao MPF, a ANAC informou que foi instaurado o processo administrativo nº 00058.090061/2013-18A, para apurar eventuais atos infracionais cometidos pelo então prefeito de Maricá, que restringiu as operações aéreas no aeroporto de Maricá, sem possuir NOTAM para o fechamento da pista, sem prejuízo da apuração no âmbito criminal (fls. 299 do OUT120 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 299 do OUT119 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 299 do OUT119 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 299 do OUT116 no evento 136 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

No ofício nº 090/2013, de 4/11/2013, o Secretário Lourival Casula Filho requereu que a ANAC confirmasse a inspeção feita no dia 2/11/2013 no aeródromo de Maricá, uma vez que os inspetores usavam trajes não convencionais e não se identificaram como tais, além de ser um dia atípico, de feriado nacional (fls. 484 do OUT86 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 484 do OUT85 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 484 do OUT85 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 484 do OUT82 no evento 98 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Em memorando de nº 315/2013, de 8/11/2013, a ANAC informou à Presidência da entidade que, nos dias 1 e 2/11/2013, realizou viagem técnica à cidade de Maricá, constatando o seguinte: "*A operacionalização de tal decreto municipal fez com que todas as empresas, aeronaves e operadores em geral da aviação civil, com quaisquer bens ou atividades em curso no aeródromo de Maricá, dependessem de uma autorização especial do Secretário de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Petróleo do Município de Maricá, Lourival Casula Filho, para ter acesso ao aeródromo de Maricá e conseqüentemente aos bens de sua propriedade/operação, fato este constatado durante a viagem técnica.*" "Foi constatado também que houve deslocamento de pessoal relacionado à segurança pública do município ao aeródromo para garantir a eficácia do decreto municipal, ocasionando atritos diversos com os operadores que costumavam frequentar o local." "Quanto ao quesito de desenvolvimento da aviação civil, é relevante constatar que, durante as observações de campo realizadas no âmbito da viagem técnica ao aeródromo de Maricá nos dias 01/11/2013 e 02/11/2013, havia 11 aeronaves estacionadas no aeródromo que, em consequência do decreto municipal nº 171, somente poderão decolar com autorização expressa do Prefeito ou do Secretário de Desenvolvimento Econômico,

Indústria, Comércio e Petróleo. Dessas, 5 aeronaves são de categoria de registro destinada à instrução de pilotos, conforme consta da Tabela 1, das quais uma é de propriedade do Governo Federal - ANAC, até então cedida para as atividades do aeroclube local. "Relata-se (...) que houve impedimento de acesso de servidores da ANAC em serviço ao Aeródromo de Maricá, justificado com base no Decreto municipal 171/2013 assinado pelo prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira. Os servidores da ANAC foram impedidos no acesso pela Guarda Municipal de Maricá e pela Polícia Militar do Rio de Janeiro. Os servidores que ali se encontravam pretendiam vistoriar o patrimônio público da ANAC cedido para atividades de capacitação e fomento à aviação civil." (fls. 310/312 do OUT120 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 310/312 do OUT119 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 310/312 do OUT119 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 310/312 do OUT116 no evento 136 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

No ofício nº 647/2013, de 5/12/2013, o Departamento de Outorgas da Secretaria de Aviação Civil informou que "todas as atividades e bens voltados às atividades de navegação aérea prevalecem de competência do Ministério da Defesa, por intermédio do COMAER. Portanto, tais atividades e bens não integram o objeto do Convênio nº 09/2012, de 17 de outubro de 2012, celebrado entre a SAC-PR e o Município de Maricá-RJ"; "Todos os bens necessários à execução do Termo de Convênio integram o objeto, incluindo, por exemplo, pistas de pouso e decolagem, pistas de taxiamento de aeronaves, terminais para embarque e desembarque de passageiros e cargas, hangares, pátios, estacionamento de veículos e demais áreas e bens operacionais e comerciais que compõem o sítio aeroportuário, exceto aqueles relativos às atividades de navegação aérea, que permanecem sob responsabilidade do COMAER/DECEA."; "esta SAC-PR não tem competência para proceder à interdição de aeródromos civis públicos, assim como também não a tem para reter/deter aeronaves em pouso, sendo tais atribuições exercidas pela ANAC, no uso de suas competências relativas à regulação e fiscalização da infraestrutura aeroportuária, e também pelo COMAER, no uso de suas competências relativas à regulação e fiscalização do controle do espaço aéreo, dentre outras relacionadas às atividades de navegação aérea."; "a regulação das autorizações de horários de pouso e decolagem de aeronaves civis é de competência da ANAC"; "verificou-se que as ações tomadas pelo Município em relação à utilização de áreas do aeroporto decorrem da constatação de irregularidades verificadas no exercício da competência municipal, tais como a ausência de atos autorizativos de funcionamento de atividades comerciais, bem como questionamentos acerca da validade jurídica de leis municipais que deram origem a ocupações de áreas localizadas no sítio aeroportuário, cujo proprietário do imóvel é o próprio Município." (fls. 174/176 do OUT60 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 174/176 do OUT59 no evento 1 do

processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 174/176 do OUT59 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 174/176 do OUT56 no evento 89 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

No âmbito do inquérito civil público nº 1.30.005.000437/2013-31, instaurado sobre os mesmos fatos, o MPF requereu que fosse analisada a possibilidade de rescisão do Convênio nº 09/2012, celebrado entre a União e o Município de Maricá para a exploração do aeródromo, sustentando que (a) o Decreto municipal nº 171/2013 é ilegal, uma vez que o município de Maricá teria extrapolado a sua competência ao determinar o fechamento do aeródromo para pousos e decolagens por prazo indeterminado, (b) o município teria impedido o ingresso de agentes da ANAC no aeródromo, (c) o município teria retido indevidamente aeronaves no aeródromo, impedindo pousos e decolagens por meio do trânsito de veículos na pista de modo a trazer insegurança para os pilotos.

Em resposta, no ofício nº 799/2013, de 18/11/2013, a ANAC informou "que esta Agência não recebeu do administrador aeroportuário do Aeroporto de Maricá qualquer requerimento com fins à interdição da respectiva infraestrutura ou à publicação de NOTAM. O aeródromo em tela encontra-se dentro das normas de segurança estabelecidas por esta Agência, sendo o operador aeroportuário, no caso, a Prefeitura Municipal de Maricá, a responsável pela manutenção da sua segurança operacional. Ou seja: não há razões de ordem técnica para justificar a interdição daquela infraestrutura pelo operador aeroportuário, estando quites as obrigações decorrentes do poder regulamentar desta Autarquia Especial. O Decreto nº 171, de 11 de setembro de 2013, pelo qual, em 11/09/2013, a Prefeitura procurou fechar o Aeroporto de Maricá (SDMC) não diz respeito aos regulamentos da aviação civil a cargo desta Agência. A interdição daquela infraestrutura, porém, certamente, não seguiu a forma mais adequada para o fim pretendido - esta seria a solicitação de interdição à ANAC, motivadamente, para que prontamente fosse publicado NOTAM, avisando aos usuários da aviação da impossibilidade de utilizarem o respectivo aeródromo, garantido, assim, sua segurança ao elaborarem seus planos de voo." (fls. 150 do OUT59 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 150 do OUT58 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 150 do OUT58 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 150 do OUT55 no evento 78 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Somente em fevereiro de 2014, no ofício nº 012/2014, consta que a Prefeitura de Maricá, por meio do Secretário de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Petróleo, Lourival Casula, solicitou à ANAC a interdição temporária do aeródromo de Maricá (fls. 471/474 do OUT86 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 471/474 do OUT85 no evento 1 do processo nº

0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 471/474 do OUT85 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 471/474 do OUT82 no evento 98 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

No ofício nº 155/2014, de 19/3/2014, a ANAC informou que a prefeitura de Maricá, a despeito do Decreto nº 171/2013, não solicitou nenhum tipo de providência por parte da ANAC quando da interdição daquela infraestrutura, posteriormente declarando que o aeródromo não estaria fechado. Informou, ainda, que, tratando-se de atividades aeronáuticas, a simples publicação de decreto municipal não tem efeito prático sobre a disponibilidade ou não do aeródromo para pousos e decolagens, o que só poderia ocorrer caso o operador aeroportuário solicitasse à ANAC a emissão de aviso ao aeronavegante (NOTAM), informando a indisponibilidade do local, fato que não ocorreu à época da interdição da pista. Por estes motivos, a ANAC informou que foi instaurado o processo administrativo nº 00058.090061/2013-18 para apurar os fatos, além de haver sido comunicado à Polícia Federal (fls. 641/646 do OUT68 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 641/646 do OUT67 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 641/646 do OUT67 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 641/646 do OUT64 no evento 79 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

No ofício nº 049/2014, de 27/6/2014 e dirigido ao Diretor de Outorgas da Secretaria de Aviação Civil, Lourival Casula Filho insistiu que não determinou o fechamento do aeródromo ou a interdição da pista de pouso e que tem dedicado grande esforço para regularizar a situação das áreas aeroportuárias, com estudo caso a caso, de todas as concessões e autorizações outorgadas até então. Com o episódio ocorrido no dia 11/9/2013, ainda fora do sítio aeroportuário, a Prefeitura decidiu fazer o fechamento administrativo das áreas aeroportuárias destinadas às empresas que ocupavam o aeródromo de forma irregular. Ressaltou, no entanto, que a pista de pouso e decolagem sempre esteve operacional e disponível às aeronaves que precisem efetuar operações no aeródromo no período anterior à emissão do NOTAM, e que os agentes apenas documentavam a circulação de aeronaves no aeródromo. Destacou que as denúncias demonstram a insatisfação de colaboradores e beneficiários das empresas que ocupavam irregularmente o aeródromo de Maricá há 30 anos sem o pagamento de qualquer tributo ou aluguel pela ocupação do espaço público. Sobre a vedação do ingresso de inspetores da ANAC no aeródromo, a prefeitura esclareceu que, segundo a guarda municipal, os inspetores estavam em trajes não convencionais e, ao chegarem, não se identificaram como tais, além de ser dia atípico para a fiscalização, um sábado e feriado nacional (fls. 773/780 do OUT71 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 773/780 do OUT70 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 773/780 do

OUT70 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 773/780 do OUT67 no evento 82 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Ao final, o termo de convênio foi denunciado e gerou a sua extinção e o repasse da gestão aeroportuária em favor do Estado do Rio de Janeiro, que demonstrou interesse em assumir a exploração do aeródromo e firmou novo convênio com a União, conforme o ofício do Departamento de Outorgas da Secretaria de Aviação Civil, de 31/10/2014, endereçado ao então prefeito de Maricá Washington Luiz Cardoso Siqueira (fls. 980/982 do OUT79 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 980/982 do OUT78 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 980/982 do OUT78 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 980/982 do OUT75 no evento 91 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Os depoimentos prestados ao longo das investigações e em Juízo e o relatório final do CENIPA, acerca do acidente ocorrido em 21/10/2013, produzido posteriormente ao oferecimento das denúncias, serão aquilatados na análise da materialidade e da autoria delitivas.

Diante de todo esse imbróglio envolvendo a Prefeitura de Maricá, os proprietários de escolas de instrução de voo e de oficinas de manutenção de aeronaves instaladas no aeródromo e os órgãos responsáveis pela aviação, notadamente a ANAC e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, é necessário que, na análise da materialidade delitiva, fique provada não só a conduta de manter viaturas na pista para impedir pousos e decolagens de aeronaves, como também que, em caso positivo, essa conduta tenha gerado um efetivo risco e perigo de dano potencial às aeronaves objeto das denúncias.

Caso comprovada a materialidade, para a análise da autoria de cada réu, será preciso verificar a atuação de cada um deles no aeródromo especificamente no dia dos fatos abrangidos pelas denúncias, suas condutas e seu poder de atuação e decisão.

Antes, **rejeito**, mais uma vez, as alegações de atipicidade sustentadas na tese de que o art. 261 do Código Penal tutela a segurança dos transportes públicos coletivos, sendo que as aeronaves objeto das denúncias faziam transportes privados e eram de pequeno porte. Quando da análise das respostas à acusação, fundamentou-se que os bens jurídicos tutelados pelo art. 261 do Código Penal são a segurança dos meios de comunicação e de transporte, além de outros serviços públicos. Especificamente no caso do autos, o bem jurídico protegido pela norma penal e em questão é a segurança do transporte aéreo. Além disso, foi dito que não há, no tipo penal do art. 261 do Código Penal, nenhuma exceção a transporte público, ao contrário do tipo do art. 262 do Código Penal, que expressamente criminaliza a conduta de expor a perigo "*outro meio de transporte público*", mas não é objeto das denúncias.

Quanto à classificação do crime do art. 261 do Código Penal como de perigo concreto ou de perigo abstrato, a jurisprudência abaixo colacionada e aqui adotada exige a exposição da aeronave a risco efetivo, ou seja, a perigo concreto. Em outros termos, para a consumação desse crime, exige-se a exposição a perigo, dentro da aeronave, além do dolo consubstanciado na vontade de gerar o risco ao avião ou aos seus passageiros. Ressalte-se que isso não quer dizer que, para a consumação do crime, tenha de haver dano efetivo, mas sim a possibilidade real e potencial de dano, até porque, em caso de destruição ou queda da aeronave, existe a modalidade qualificada do crime no § 1º do art. 261 do Código Penal. Isto é, o perigo (e não o dano) deve ser concreto, e não presumido.

Sem concluir ainda acerca da prova da aposição de viaturas na pista para impedir pousos e decolagens, negada pelos réus, é preciso, primeiro, que seja definido se, em tese, essa conduta exporia a perigo concreto uma aeronave. Para tanto, após consulta a precedentes relativos a esse tipo penal, destaquei alguns deles, nos quais é possível constatar que a apreciação da existência ou não de exposição a perigo efetivo é feita de forma casuística.

Em um dos casos pesquisados, julgado pelo TRF-3ª Região, o réu acendeu um cigarro no banheiro do avião. Naquela ocasião, o Tribunal entendeu que, embora a conduta do réu tenha gerado certo desconforto aos demais passageiros por conta da fumaça, ficou constatado o descarte do cigarro no vaso sanitário, não expondo a perigo a aeronave. O relator ressaltou, no entanto, que conclusão diversa seria se o réu houvesse descartado o cigarro em lixeira que contivesse um material inflamável (Apelação Criminal nº 0008545-25.2014.4.03.6119, Desembargador Federal Mauricio Kato, Quinta Turma, julgado em 25/10/2017).

Em outro caso, o mesmo TRF-3ª Região entendeu que foi comprovada a prática do crime por pessoa que ingeriu bebida alcoólica no interior de aeronave e chutou a porta da cabine, escancarando-a e assustando o piloto e o copiloto, os quais poderiam ter esbarrado nos comandos de controle e, assim, gerado um acidente. Eis a ementa do julgado:

PENAL. PROCESSO PENAL. APELAÇÃO CRIMINAL. CORRUPÇÃO ATIVA. ART. 333 DO CP. ATENTADO CONTRA SEGURANÇA DE TRANSPORTE AÉREO. ART. 261 DO CP. PRELIMINAR. NULIDADE. NÃO RECONHECIDA. MÉRITO. MATERIALIDADE E AUTORIA. CRIME DE PERIGO CONCRETO (ART. 261 DO CP). EMBRIAGUEZ. ACTIO LIBERA IN CAUSA. CONSTITUCIONALIDADE. PREVISIBILIDADE NECESSÁRIA. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. DOSIMETRIA DA PENA. EMBRIAGUEZ PREORDENADA. NÃO RECONHECIDA. PRESTAÇÃO PECUNIÁRIA. QUANTUM. RECURSOS DA DEFESA E ACUSAÇÃO PARCIALMENTE PROVIDOS. 1. (...) 2. A materialidade de ambos os delitos se viu devidamente

demonstrada. Além do auto de prisão em flagrante (fl. 02/03), auto de apresentação e apreensão (fls. 21/22), e termo de desembarque compulsório de passageiro (fls. 27), há também a vultosa prova oral coligida no curso da investigação e instrução criminal, que servem também à comprovação da autoria. 3. Não resta dúvida que o acusado ingeriu bebida alcoólica, tumultuou o voo ao incomodar passageiros e comissários de bordo, bem como, em determinado momento, correu em direção à frente do avião e chutou a porta da cabine, escancarando-a. O perigo concreto daí advindo foi demonstrado. Em seu testemunho, o piloto deixou claro que na fase do voo em que se encontravam ("cruzeiro"), de alta velocidade, qualquer mudança repentina nos comandos poderia ser fatal, uma vez que a estrutura da aeronave não suportaria alterações bruscas de direção, por exemplo. E mais, o piloto afirmou que ele e o copiloto assustaram-se demasiadamente com a invasão da cabine, tanto pela maneira repentina e brusca como foi feita, como em razão do barulho decorrente do chute do acusado. O argumento da Defesa de que o acusado não chegou a adentrar a cabine é, portanto, irrelevante. O perigo concreto existiu independente de ter o agente pisado dentro da cabine. Tivesse o piloto ou copiloto esbarrado nos controles da aeronave em razão do susto criado pela conduta do acusado, era provável a catástrofe. 4. (...) 5. (...) 6. (...) 7. (...) 8. (...) 9. (...) 10. (...) 11. (...) 12. (...) 13. (...) 14. Recursos parcialmente providos. (Apelação Criminal 0005393-71.2011.4.03.6119, Desembargador Federal Cotrim Magalhães, Segunda Turma, Julgado em 16/7/2015). (grifo nosso)

Em mais um exemplo, também julgado pelo TRF-3ª Região, entendeu-se configurado o crime, uma vez que o réu, em pleno voo, intimidou o piloto com uma garrafa de gasolina e um isqueiro. Eis a ementa:

APELAÇÃO CRIMINAL. CRIME DO ARTIGO 261, CAPUT, DO CÓDIGO PENAL. EXPOSIÇÃO A PERIGO DE AERONAVE. MATERIALIDADE E AUTORIA DEMONSTRADAS. DIREITO DE MANIFESTAÇÃO DE PENSAMENTO E ESTADO DE NECESSIDADE: NÃO CONFIGURADOS. DESCONTROLE EMOCIONAL NO MOMENTO DO ATO ILÍCITO: NÃO VERIFICADO. DOSIMETRIA DA PENA. 1. (...) 2. Clodoveu utilizou-se de gasolina - acondicionada em garrafa pet de 2 litros - e de isqueiros, a bordo de vôo da empresa Gol, para intimidar e coagir o piloto a desviar a rota Cuiabá/MT a Campo Grande/MS para Brasília, fazendo sobrevôo sobre o Congresso Nacional, como forma de protesto, por estar desempregado, não conseguir colocação profissional, tampouco aposentar-se e/ou levantar parcela do PIS. 3. Os laudos dos autos demonstram a aptidão dos isqueiros utilizados pelo apelante para produzir faíscas e/ou chamas e a aptidão da substância líquida, com odor característico do combustível automotivo gasolina, de inflamar. 4. A autoria é demonstrada pela prova oral produzida em juízo, inclusive pela admissão do apelante do uso dos isqueiros e gasolina durante o vôo, causando grande confusão a bordo e culminando com sua detenção por passageiros e tripulantes, até o desembarque em Campo

Grande/MS. 5. (...) 6. (...) 7. (...) 8. (...) 9. (...) 10. Apelação desprovida. (ApCrim 0006757-62.2002.4.03.6000, JUIZA CONVOCADA SILVIA ROCHA, TRF3 - PRIMEIRA TURMA, e-DJF3 Judicial 1 DATA:22/09/2011 PÁGINA: 83.) (grifo nosso)

No caso, primeiro em tese, entendo que, nos termos da acusação, trafegar com carros na pista do aeródromo a fim de impedir pousos e decolagens é capaz de expor a perigo real e concreto as aeronaves. Nesse contexto, já adianto que, independentemente da habilidade e da experiência de voo do piloto, qualidades que não impedem de forma absoluta a ocorrência de um acidente, é possível que o perigo tenha sido concretamente gerado, com chance potencial de acidente, sobretudo porque, no caso dos autos, não havendo NOTAM de interdição do aeródromo, os pilotos eram surpreendidos pelos carros ao se aproximarem para o pouso. A existência de risco é ainda potencializada pelo fato de que o aeródromo de Maricá abrigava oficinas de manutenção de aeronaves e escolas de instrução de voo. Assim, pilotos decolavam com destino ao aeroporto para efetuar reparo preventivo em suas aeronaves e pilotos e alunos decolavam para realizar aulas de instrução de voo. Assim, a tentativa de pouso de uma aeronave necessitada de reparo ou manutenção ou em emergência ou a pilotagem de uma aeronave por um aluno são fatos que poderiam ter agravado a situação de risco já posta.

Como bem anotou o MPF nas alegações finais, “Ainda que se discorde da classificação do crime do caput do artigo 261 como sendo de perigo abstrato, isso, no presente caso, é irrelevante, pois as testemunhas afirmam categoricamente ter sido expostas a perigo concreto, sem falar no fato de que ninguém ignora que a mera presença de viaturas estacionadas ao longo da pista de pouso e decolagem, e muito mais ainda o seu eventual ingresso na mesma, caracteriza um perigo concreto, já que a navegação aérea necessita ampla margem de segurança.”

No caso dos autos, como se verá, não há como considerar que, após a edição do Decreto Municipal nº 171/2013, o aeroporto de Maricá seguiu operando normalmente com pousos e decolagens. Primeiro, porque a interdição do aeroporto foi materializada com a presença ostensiva de agentes municipais e de carros no local. Segundo, porque, na finalização do procedimento de pouso, o piloto era abordado por agentes da prefeitura, sem treinamento específico no campo da navegação aérea, só podendo decolar depois de obter autorização da prefeitura.

Passo, então, à análise de cada fato descrito na denúncia, a fim de verificar se o acervo probatório produzido foi suficiente para a comprovação da materialidade e da autoria delitivas.

Materialidade: fato 1 (1ª e 2ª denúncias) – queda da aeronave PT-KGK, em 21/10/2013, que culminou na morte dos seus dois tripulantes

Conforme foi relatado, a acusação imputou aos dez réus, nas duas denúncias, o suposto cometimento do crime previsto no art. 261, § 1º, c/c art. 263 c/c art. 258, todos do Código Penal, pela suposta conduta de expor a perigo a aeronave PT-KGK, que veio a cair, resultando na morte de seus dois tripulantes.

De acordo com a primeira denúncia, *“Foi nesse contexto que se deu o acidente no dia 21/10/2013 com a aeronave PT-KGK que vitimou fatalmente o instrutor de voo Adelmo Louzada de Souza e o aluno dele, o juiz federal Carlos Alfredo Flores da Cunha, os quais, com problemas mecânicos no bimotor, acabaram caindo em uma lagoa próxima ao aeródromo, depois que tiveram que arremeter porque não conseguiram realizar o pouso seguro na pista do aeródromo, ocupada na ocasião por viaturas da guarda municipal em cumprimento às ordens do prefeito e do seu secretário ora denunciados.”* (...) *“Sorte melhor, no entanto, não tiveram os tripulantes da aeronave PT-KGK, os quais, no mesmo dia 21 de outubro, tentaram igualmente pousar no aeródromo de Maricá, só que em condições bem mais severas. Muito embora a aeronave apresentasse problemas em um dos motores, ainda assim o piloto conseguiu a aproximação com a pista para realizar o pouso seguro. No entanto, como as viaturas da prefeitura estavam posicionadas quase dentro da pista, o piloto também teve que arremeter, a exemplo do que fizera Pablo, porém, sem as mesmas condições de navegabilidade, acabou não tendo chance para uma reaproximação, já que o processo de arremetida desgastou ainda mais o avião, o que acabou sendo decisivo para queda e conseqüente morte dos tripulantes.”* (...) *“Em condições normais, referida manobra poderia ser realizada, ainda que com certo grau de risco, como ocorreu com o piloto Pablo. Porém, em uma aeronave debilitada, ainda mais desgastada com o esforço extra causado pelo processo de retomada do voo, essa nova tentativa de reaproximação se mostrou impossível, tanto que culminou com a queda do avião em local próximo ao aeródromo de Maricá.”*

De acordo com a segunda denúncia, *“Diante do fato acima constatado pelas autoridades aeronáuticas e da ausência, até a presente data, de Relatório Final da investigação procedida pelo CENIPA, o qual, a Aeronáutica faz questão de frisar, não se destina a investigar a responsabilidade do acidente, podemos dizer, concordando com os termos da denúncia apresentada pela douta Procuradoria Regional da PRR-2, que, retirando-se a conduta dos denunciados, o acidente fatal com a aeronave PT-KGK não teria ocorrido, já que a mesma teria pousado com segurança. E não se pode afirmar que a arremetida, em função da interdição da pista, não tenha contribuído para agravar a*

trinca por fadiga constatada pela Aeronáutica, certamente, esta, por si só, não produziu o acidente do qual resultou a morte, já que a mesma se deu em evento causado pela necessidade de arremetida.”

Em alegações finais, o MPF entendeu que o resultado da perícia realizada pelo CENIPA implicou o afastamento donexo causal entre o evento morte e as condutas objeto das denúncias e conseqüentemente o afastamento da imputação da forma qualificada e majorada, prevista no § 1º do art. 261 c/c art. 263 c/c art. 258, todos do Código Penal. Ainda assim, a acusação manteve a imputação do crime na forma simples, prevista no *caput* do mesmo art. 261. Transcrevo o trecho:

“Vale ressaltar que, não obstante tenha havido resultado morte, a constatação do nexocausal entre este evento e as condutas objeto da presente ação penal restou prejudicada em face da perícia realizada pelo CENIPA, cujo resultado encontra-se aposto às fls. 5.981/6.009 desses autos (Relatório Final A-190/CENIPA/2013). Conforme se verifica, o relatório constatou que o modelo de hélice utilizado pela aeronave carecia de inspeções em uma periodicidade menor do que a que vinha sendo adotada, e que acidentes semelhantes já tinham ocorrido com aquele modelo de hélice em outros países, submetidas a determinadas condições, concluindo que a fadiga no material foi o fator decisivo para o conseqüente desastre. Inclusive a apuração resultou na expedição de um aviso a todos os proprietários de aeronaves do mesmo modelo.

Destarte, não é possível imputar aos réus o resultado morte previsto no parágrafo único do Art. 263 do Código Penal, de acordo com os termos do artigo 13 do Código Penal, por se tratar de causa antecedente que por si só causou o acidente, não obstante o seja a conduta prevista no art. 261, caput, do Código Penal.”

A despeito da conclusão do MPF nas alegações finais, verificar-se-á que, dos elementos informativos produzidos na fase de investigação, somados às provas produzidas em Juízo sob o crivo do contraditório e da ampla defesa, não foi possível confirmar os indícios de materialidade do crime do art. 261 do Código Penal, na sua forma simples ou qualificada e majorada, que havia quando do recebimento da denúncia, em relação à queda da aeronave PT-KGK, no dia 21/10/2013.

Nesse cenário, deve-se fazer um histórico do que foi apurado sobre esse acidente e o que levou o MPF a oferecer as denúncias, amparado em indícios de materialidade, que, agora ao final da instrução, não puderam ser confirmados.

Mais uma vez, registro que o inquérito policial nº 082-04725/2013 foi instaurado pela Polícia Civil para apurar as causas do acidente aéreo ocorrido em 21/10/2013, com a aeronave PT-KGK, e que culminou na morte de Carlos Alfredo Flores da Cunha e de Adelmo Louzada de Souza. No bojo desse inquérito, o Sr. Neudy Francisco Geraldes, piloto de aeronave aposentado e proprietário de uma oficina de

reparos instalada no aeródromo de Maricá, prestou depoimento no dia 14/11/2013 e foi a única pessoa ouvida que afirmou que vira a aeronave acidentada tentar pousar no aeródromo de Maricá. Na ocasião, ele declarou que, no dia 21/10/2013, estava em sua oficina aguardando uma aeronave que vinha de Guarapari para revisão e que era pilotada por Pablo Nóbrega; que, por volta das 16h30, estava atrás do hangar, de onde se avista o pátio e a pista de pouso, pois aguardava o pouso do piloto Pablo; que, quando visualizou a aeronave vindo para pouso, viu dois carros da guarda municipal indo em direção à pista; que, então, foi para cima da ponte, que fica na entrada do hangar, de onde se vê toda a pista; que viu quando o piloto Pablo arremeteu a aeronave, fazendo curva à esquerda, presumindo que o piloto tenha sentido o perigo em pousar com as viaturas vindo em sua direção; que também viu que outra aeronave vinha atrás de Pablo, podendo dizer que se tratava de um bimotor e podendo afirmar, pela sua experiência e pelo ruído do motor, que ela só estava com um motor em operação, estando o outro desligado ou em pane; que esse bimotor também teve de arremeter, fazendo curva à esquerda, indo na direção da lagoa Marine; que, logo em seguida, a aeronave pilotada por Pablo retornou ao aeródromo e pousou na pista, taxiando até o hangar, sendo então perseguida pelas viaturas da guarda municipal; que, depois, foi para a sala da escola de onde recebeu uma ligação do Corpo de Bombeiros, perguntando se alguma aeronave dali havia se acidentado; que, então, tomou conhecimento de que se tratava da aeronave bimotor do Aeroclube do Brasil, de Jacarepaguá, que vira ter arremetido e ido em direção à lagoa Marine; que uma aeronave, quando tem de arremeter, precisa dar mais potência aos motores e manter as manetes à frente, causando maior aceleração e podendo causar danos aos motores; que, se a aeronave acidentada estava em dificuldades, com um só motor em operação, certamente a arremetida veio a prejudicar ainda mais o problema já existente, que pode ter causado a sua queda. Antes, no dia 31/10/2013, Neudy havia sido ouvido no Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro e declarado que viu a aeronave que se acidentou no dia 21/10/2013 sobrevoando o aeroporto de Maricá; que a aeronave, pelo barulho do motor, parecia enfrentar dificuldades técnicas e mecânicas; que, no momento em que a aeronave ingressou no espaço aéreo de Maricá, as viaturas da prefeitura estavam na pista principal; que o piloto da QNE ia pousar quando avistou as viaturas da prefeitura indo em direção à pista; que, não sabendo se as viaturas parariam ou cruzariam a pista, o piloto arremeteu com curva à esquerda; que atrás da aeronave da QNE vinha outra, que veio a se acidentar; que viu esta outra aeronave também arremetendo e acredita que o piloto deva ter arremetido quando viu a primeira aeronave fazer a manobra (fls. 161/163 OUT27 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 161/163 do OUT26 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 161/163 do OUT26 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 161/163 do OUT23 no evento 40 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Ao relatar o inquérito policial, o Delegado de Polícia Civil que o presidiu, Dr. Júlio César Mulatinho Neto, considerando o contexto mais amplo dos fatos que envolviam outras aeronaves, o depoimento do Sr. Neudy Francisco Geraldês, que afirmou ter visto a tentativa de pouso da aeronave acidentada, e a informação de que a perícia técnica não apreciaria o mérito das causas do acidente, concluiu pela existência de nexos causal entre a conduta dos agentes da municipalidade e a queda da aeronave PT-KGK (fls. 259/267 do OUT32 e OUT33 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 259/267 do OUT31 e OUT32 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 259/267 do OUT31 e OUT32 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 259/267 do OUT28 e OUT29 nos eventos 45 e 46 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102). Transcrevo trechos do seu relatório final, de 19/2/2014:

"Com essa quase certeza, as atenções das investigações voltaram-se para o interior do Aeródromo de Maricá, ainda interdito pela Prefeitura, visando à identificação de testemunhas que fornecessem quaisquer indícios de tentativa de pouso da aeronave acidentada na "pista", que pudessem ter influenciado a sua queda.

Comparecendo naquele Aeródromo, no dia seguinte ao acidente, com uma Equipe desta Delegacia, pude observar, fotografando, a colocação de viaturas da Guarda Municipal nas laterais da "pista" (fls. 58/65), e, conversando com funcionários do Aeroclube de Maricá e pilotos que ali se encontravam, tomei conhecimento de que aquelas viaturas, quando em tentativas de pouso de alguma aeronave, ingressavam na "pista", obstruindo a sua aterrissagem.

(...)

Cada vez mais convicto da existência de fato gerador para o acidente ora investigado, possivelmente praticado pelos agentes da municipalidade de serviço no Aeródromo, determinei aos policiais sindicantes que voltassem suas investigações para a identificação de testemunhas que houvessem presenciado qualquer anormalidade na postura desses agentes.

Assim sendo, foi identificado e localizado o Sr. Neudy Francisco Geraldês, proprietário de uma oficina para reparo de aviões, instalada em área do Aeródromo de Maricá.

Neudy Francisco Geraldês (...) relatou que (...) no dia 21/10/2013, como de costume, encontrava-se em sua oficina, aguardando a chegada de uma aeronave que vinha de Guarapari/ES, para revisão, trazida pelo piloto Pablo Nóbrega. Por volta das 16:30 horas, Neudy fora para trás do hangar, de onde podia ver o pátio e a "pista", para aguardar o pouso do piloto Pablo. Quando visualizou a aeronave pilotada por Pablo, por ele prontamente identificada, vindo para o pouso, pôde também perceber duas viaturas da Guarda Municipal indo na direção da pista, o que o deixou apreensivo e o fez ir para cima da ponte, que fica na entrada do hangar; e

de onde se vê, perfeitamente, toda a "pista". Então, o piloto Pablo, sentindo o perigo em pousar com as viaturas vindo na direção da sua aeronave, "arremeteu" o avião, fazendo curva à esquerda. Nesse mesmo momento, Neudy também viu uma outra aeronave, que vinha atrás da aeronave de Pablo, um pouco mais alta, possivelmente também para pouso, logo a distinguindo como um bimotor, podendo afirmar, pela sua experiência e tendo ouvido o ruído do motor, que a mesma só estava operando com um dos motores, estando o outro desligado ou em pane. Essa segunda aeronave, tendo em vista a manobra da primeira e a colocação das viaturas na "pista", também teve que "arremeter", fazendo curva à esquerda, e indo na direção da Lagoa Marine, para onde, normalmente, as aeronaves em treinamento arremetem, para novo circuito. Logo em seguida, a aeronave de Pablo retornou ao Aeródromo e pousou na "pista", taxiando até o hangar, sendo perseguido pelas viaturas da Guarda Municipal, quando iniciou-se uma discussão entre o piloto e os servidores da Prefeitura, estando todos com os ânimos muito exaltados. Em seguida, Neudy fora para a sala da empresa QNE, firma proprietária da aeronave pilotada por Pablo, quando recebeu uma ligação do Corpo de Bombeiros, perguntando se fora alguma aeronave dali que se acidentara e havia caído na Lagoa Marine, confirmando, posteriormente, através das reportagens que assistira, tratar-se da aeronave bimotor pertencente ao Aeroclube do Brasil de Jacarepaguá, a mesma que vira, momentos antes, "arremetendo" e ido na direção da Lagoa Marine. Como esclarecimento sobre a parte técnica, Neudy aduziu que uma aeronave, quando precisa "arremeter", precisa empregar mais potência aos motores e manter as "manetes" à frente, para dar maior aceleração, e que essa operação pode causar danos aos motores, afirmando também que se a aeronave bimotor acidentada estivesse em dificuldades, com um só motor em operação, certamente a "arremetida" que realizou veio prejudicar mais ainda o problema existente, causando, certamente, a sua queda.

(...)

Conforme explicado ao signatário pelo Coronel Aviador Paulo Sérgio de Oliveira Santos, do Terceiro Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - III SERIPA, do Comando da Aeronáutica, e Oficial designado para as investigações sobre o acidente ora em apuração, o relatório final que será por ele apresentado ao Comando da Aeronáutica se restringirá apenas à descrição do acidente por ele verificado no local, não ingressando no mérito das prováveis causas do acidente, não possuindo, assim, qualquer interesse para apuração, como também é o caso da perícia técnica realizada por Empresa designada pelo III SERIPA nos motores da aeronave acidentada que apenas analisa a parte técnica, verificando e apontando o motivo da falha mecânica.

(...)

A insistência na prática desses atos pelos servidores de serviço na "pista", respaldados pelo Secretário Lourival Casula Filho, designado pessoalmente pelo Prefeito Washington Quaquá para adotar as medidas necessárias visando ao fiel

cumprimento de seu Decreto, conforme ficou patenteadado no decorrer das investigações, vieram a gerar fatos gravíssimos, como o impedimento de dois pilotos, em momentos distintos, de pousarem na pista, colocando as respectivas aeronaves em risco de queda, culminando com a queda de uma aeronave no dia 21/10/2013 (...).

Embora ainda não esteja nos autos o Relatório do III SERIPA sobre o acidente ora em apuração, (...), o mesmo não possui interesse para apuração, vez que o mesmo se restringe apenas a relatar o verificado no local do acidente, não tecendo considerações sobre as prováveis causas do acidente, e, bem assim, a perícia técnica realizada por Empresa designada por esse órgão somente verifica, no exame dos motores da aeronave acidentada, o motivo da falha mecânica.

(...)

Essa segunda ação criminosa dos servidores investigados, além do cometimento do crime definido anteriormente, veio a acarretar a queda da aeronave bimotor prefixo PT-KGK e a consequente morte de seus dois ocupantes (...), quando o piloto, em emergência, veio para pousar a aeronave, ficando impossibilitado e tendo que "arremeter" a aeronave pela situação de risco criada na pista pelos servidores municipais, ação criminosa essa capitulada no artigo 261, § 1º, c/c artigo 258, todos do Código Penal."

Como dito, encaminhado o relatório final pela autoridade policial ao Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, a Promotora de Justiça com atuação naquele inquérito, em promoção de 24/2/2014, entendeu que "a despeito do esforço empreendido pela Autoridade Policial no sentido de concluir com brevidade o presente Inquérito Policial, dada a notoriedade do caso e ao clamor popular instalado na cidade, o encerramento das investigações no âmbito estadual parece precipitado. A peça técnica relegada a segundo plano, com a devida vênia, ao promover a descrição do acidente, poderá trazer novas luzes aos acontecimentos, sendo importante elemento de prova, até mesmo para a aferição de nexos causal entre eventual crime de perigo e o evento morte constatado. Além do relatório do Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes, ainda existem outras diligências imprescindíveis e essenciais ao bom termo deste procedimento inquisitivo, com vistas à adequada formação da opinio delicti." (fls. 269/287 do OUT33 e OUT34 do evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 269/287 do OUT29 e OUT30 nos eventos 46 e 47 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102; fls. 269/287 do OUT32 e OUT33 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 269/287 do OUT32 e OUT33 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102).

Mais à frente, após o declínio de atribuição do MPRJ para o MPF, o MPF esclareceu que também se convenceu da responsabilidade penal de todas as pessoas indiciadas pelo Delegado de Polícia Civil que subscreveu o relatório final, inclusive do então Prefeito de Maricá. "Não há dúvidas acerca da materialidade dos crimes,

independentemente do que se venha a concluir acerca do acidente com a aeronave PT-KGK, uma vez que a própria edição do Decreto Municipal nº 171, de 11/09/2013, pelo Prefeito de Maricá-RJ, determinando, ao arrepio do Convênio assinado com a SAC, o fechamento do Aeródromo de Maricá-RJ para pousos e decolagens, e a sua interdição mediante a presença ostensiva de servidores municipais e viaturas municipais, inclusive na própria pista, conforme os relatos e imagens coligidos nos autos, tudo isso sem a expedição do necessário NOTAM, caracterizou ato tendente a dificultar a navegação aérea, crime classificado como de "perigo abstrato". Apenas divirjo quanto ao fato de que o acidente com a aeronave PT-KGK tenha nexos de causalidade direta com a interdição do aeroporto. Embora as investigações não estejam concluídas, como já dito inicialmente, o Ofício 16/SSCP/132, do 3º Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do Comando da Aeronáutica, fornece a divulgação operacional preventiva relativa ao acidente, destacando que a tripulação perdeu o controle da aeronave de forma súbita e colidiu contra a lagoa em trajetória vertical, sendo que foi identificada a ausência de uma das pás de hélice do motor esquerdo e o cubo da referida hélice encontrava-se partido e as longarinas da asa esquerda indicavam ter sido submetidas à vibração severa em voo, sendo que a perda da referida pá pode ter sido decorrente de trinca por fadiga (...). A descrição parece indicar que se trata de causa totalmente independente da interdição do aeroporto e que, devido às circunstâncias do acidente, a referida interdição não impediu ou atrapalhou o pouso, caso isso fosse possível. Portanto, a causação daquele infeliz sinistro não poderia ser imputada aos indiciados. Não obstante, entendo que a não conclusão da investigação não obsta o oferecimento de denúncia contra os mesmos pelos fatos já apurados, pois em caso de nexos de causalidade com o indigitado acidente fatal, liame ainda não verificado, a denúncia poderá ser aditada para incluir a qualificadora do art. 263, CP." (fls. 222/245 do OUT118 do evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 222/245 do OUT117 do evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 222/245 do OUT117 do evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 222/245 do OUT114 do evento 134 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

No curso do processo criminal, em maio de 2018, foi encaminhado o Relatório Final A-190/CENIPA/2013, a respeito do acidente ocorrido em 21/10/2013 com a aeronave PT-KGK. De acordo com o relatório final, a aeronave decolou do aeródromo de Jacarepaguá, por volta das 17h50, a fim de realizar instrução de voo por instrumentos simulado nas proximidades do aeródromo de Maricá, com dois tripulantes a bordo. Durante o voo de instrução, enquanto a aeronave sobrevoava a Lagoa de Maricá, houve o desprendimento de uma das pás e parte do cubo da hélice do motor esquerdo, e a aeronave saiu de controle, caindo em trajetória vertical até colidir contra a água, às 18h40. A aeronave ficou destruída, e os dois ocupantes faleceram no local. Sobre o impacto, o relatório descreveu que a imagem RADAR do Controle de Terminal do Rio de Janeiro mostrou que a aeronave PT-KGK sobrevoou algumas vezes o auxílio VOR de Maricá e

a Lagoa de Maricá, até a perda do contato RADAR sobre a Lagoa de Maricá. O acidente ocorreu fora do aeródromo, e a aeronave colidiu, em trajetória vertical descendente, contra uma parte rasa da Lagoa de Maricá, não havendo qualquer impacto anterior. Os destroços ficaram parcialmente submersos. Após a retirada da aeronave da lagoa, foi constatado que o motor esquerdo não se encontrava junto à maior parte dos destroços, apenas o motor direito. Uma nova busca foi realizada na lagoa, e o motor esquerdo foi encontrado sem parte do cubo da hélice e de uma das pás. A parte faltante não foi encontrada, em função da grande extensão da lagoa e da pouca visibilidade da água. Após a reconstituição da aeronave, foi identificado que a asa esquerda estava sem a nacele do motor e sem a estrutura de sustentação do berço do motor, e a longarina da asa esquerda apresentava quebra nos pontos de fixação da nacele do motor. Feitos os exames, concluiu-se que os motores estavam operacionais e apresentavam funcionamento normal até momentos antes da ocorrência. Quanto às hélices, concluiu-se que a superfície de fratura do cubo de hélice apresentava características de falha por fadiga, e que os pinos de engraxamento eram diferentes entre si, sendo dois iguais e o terceiro diferente em tamanho, espessura e nos fios de rosca. Apesar dessas diferenças, verificou-se que os pinos não aparentavam ter relação com o início da fratura que causou a falha do cubo. O relatório apurou também que foram coletadas evidências de que veículos estariam na lateral da pista em uso de Maricá, em distância menor do que a prevista na ICA 100-12, interferindo na segurança das operações de pouso. O SERIPA III recebeu diversas fotografias e vídeos mostrando os veículos adentrando a pista de pouso e pistas de táxi para abordar aeronaves durante seu táxi, ao contrário do disposto no ICA 100-12 segundo a qual "todos os veículos, inclusive os que rebocam aeronaves, deverão dar passagem às aeronaves que estejam pousando, decolando ou taxiando." Por esse motivo e após a apuração, concluiu-se que, durante o processo investigativo e com base na reavaliação RADAR de todo o voo, foi possível constatar que a aeronave PT-KGK, desde a decolagem do Aeroporto de Jacarepaguá até o local do acidente, não sobrevoou ou tentou pousar no aeródromo de Maricá. Destaco os seguintes trechos:

"Considerando-se as evidências coletadas durante a Ação Inicial sobre veículos que estariam na lateral da pista em uso, em distância menor do que a prevista no item 10.18.5 da ICA 100-12, e que poderiam ter interferido na segurança das operações de pouso, a investigação buscou verificar se esse fato teve alguma relação com o acidente. Com base na reavaliação RADAR de todo o voo, foi possível constatar que a aeronave PT-KGK, desde a decolagem do Aeródromo Jacarepaguá até o local do acidente, não sobrevoou ou tentou pousar no aeródromo Maricá.

O acidente ocorreu fora do aeródromo e a aeronave colidiu, em trajetória vertical descendente, contra uma parte rasa da Lagoa de Maricá, não havendo qualquer impacto anterior. A aeronave ficou completamente destruída. Os destroços ficaram parcialmente submersos, concentrados e foram removidos da lagoa por uma equipe de investigadores do SERIPA III encarregada da Ação Inicial de Investigação.

Logo após a remoção da aeronave de dentro da lagoa, foi constatado que o motor esquerdo não se encontrava junto à maior parte dos destroços, e que o motor direito apresentava hélices empenadas, indicando impacto na água com potência. A análise das longarinas e dos pontos de fixação da nacele do motor na asa esquerda indicava que o motor esquerdo havia sofrido vibração excessiva e que havia se desprendido da asa.

O motor esquerdo foi encontrado, posteriormente, em área afastada do local de concentração da maior parte dos destroços, sem parte do cubo e sem uma das pás da hélice. A parte faltante não foi encontrada, em função das dificuldades encontradas pela grande extensão da lagoa e pouca visibilidade da água, apesar das inúmeras buscas subsequentes realizadas.

Os motores que estavam instalados na aeronave foram desmontados e analisados por representantes do SERIPA III e do DCTA. O relatório de análise dos motores concluiu que ambos os motores estavam operacionais e apresentavam funcionamento normal até momentos antes da ocorrência e que o funcionamento dos mesmos não contribuiu para a ocorrência.

(...)

O não cumprimento da AD 2009-22-03, em nove oportunidades seguidas, contribuiu com o acidente, pois permitiu que a aeronave estivesse disponível para o voo, sem o cumprimento de requisitos de aeronavegabilidade, o que impossibilitou a adoção de medidas adequadas de manutenção que pudessem impedir a propagação da trinca do cubo da hélice esquerda.

A delegação de responsabilidade no processo de análise e implementação de Diretrizes de Aeronavegabilidade da oficina de manutenção do Aeroclube do Brasil permitiu que a aeronave fosse liberada para o voo sem o cumprimento dos requisitos de aeronavegabilidade descritos na AD 2009-22-03."

Em complementação, após requisição do Juízo e a pedido da defesa, o CENIPA prestou as seguintes informações: (a) a expressão "imagem radar" diz respeito aos *prints* realizados das imagens geradas no âmbito do tráfego aéreo, por meio dos quais é possível acompanhar a trajetória executada por uma aeronave, dentro dos limites de detecção do equipamento-radar; (b) a investigação se debruçou sobre a trajetória da aeronave por meio da visualização das imagens-radar que são produzidas e armazenadas pelo órgão de controle do espaço aéreo; (c) ratifica todo o teor das análises e conclusões do Relatório Final A-190/CENIPA/2013; (d) que, em trecho algum do relatório, foi afirmado que a aeronave em exame não se aproximou do aeródromo de Maricá, mas sim foi afirmado, no sentido estritamente técnico de aviação, que "com base na revisualização RADAR de todo o voo, foi possível constatar que a aeronave PT-KGK, desde a decolagem do Aeródromo Jacarepaguá até o local do acidente, não sobrevoou ou tentou pousar no aeródromo Maricá"; ou seja, tecnicamente, "não se aproximou" e "não

sobrevoou ou tentou pousar" possuem significados distintos (evento 297 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102 e evento 312 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102).

Da leitura do relatório final, verificou-se que a existência de viaturas na pista do aeródromo para impedir pousos colocando em risco a segurança dos voos não foi descartada pela perícia feita pelo CENIPA, sobretudo diante dos episódios que lhe foram noticiados. Em outras palavras, a partir das notícias sobre a conduta dos agentes da prefeitura no aeródromo, a perícia procurou apurar se havia alguma vinculação dessas condutas com o acidente. No entanto, ao final, pela análise das imagens-radar de todo o trajeto da aeronave acidentada, desde a sua decolagem no aeroporto de Jacarepaguá, constatou-se que ela não sobrevoou nem tentou pousar no aeródromo de Maricá naquele dia, afastando, assim, o nexo causal entre a conduta dos agentes municipais e a exposição a perigo da aeronave, com a sua posterior queda e morte dos dois tripulantes.

Sendo assim, em que pese o depoimento da testemunha Neudy Francisco Geraldês de que vira a aeronave PT-KGK tentar pousar no aeródromo e ser impedida, logo após a tentativa feita pelo piloto Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, não é possível afastar o dado técnico de que, pela imagem-radar, a aeronave PT-KGK não sobrevoou nem tentou pousar, no dia 21/10/2013, no aeródromo de Maricá. Não se pode desprezar, também, que a perícia constatou que as falhas mecânicas da aeronave foram decisivas para a sua queda na lagoa. Tudo isso confirma a inexistência de nexos de causalidade entre a conduta dos agentes municipais, ora réus, e a acusação de exposição da aeronave a perigo, com sua consequente queda e morte dos tripulantes.

Vale dizer, não é possível afastar, como pretendeu o MPF nos memoriais, somente os resultados queda da aeronave e morte dos tripulantes como eventos causados pela conduta dos agentes municipais, mas também a própria conduta de exposição da aeronave a perigo pela ação desses mesmos agentes. Portanto, não foi confirmada a prática do crime do art. 261 do Código Penal tanto na sua modalidade simples (caput) quanto na sua modalidade qualificada e majorada (§ 1º c/c art. 263 e c/c art. 258, ambos do Código Penal), devendo os dez réus ser absolvidos por esse fato, em razão do peso atribuído ao relato técnico feito pelo Comando da Aeronáutica.

Materialidade: fato 2 (1ª e 2ª denúncias) – fato envolvendo o piloto Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, em 21/10/2013

De acordo com a primeira denúncia, “Naquele dia, o piloto cumpriu as exigências prévias para a viagem de Guarapari/ES até Maricá e constatou que o aeródromo de destino estava aberto para pousos e decolagens. Contudo, ao se aproximar do local, já em processo de descida, percebeu duas viaturas da prefeitura posicionadas em uma das interseções da pista, o que o obrigou a arremeter para evitar o

choque com os veículos, e a realizar nova aproximação, agora mais perto da cabeceira da pista, de modo a ter mais espaço e tempo para frear e evitar a batida contra os carros. Em que pese o efetivo risco de dano, graças à perícia do piloto e ao seu conhecimento sobre a pista, tudo não passou de um susto, deliberadamente causado pela ação dos agentes municipais que agiam sob as ordens do prefeito e seu secretário ora denunciados.”

De acordo com a segunda denúncia, “*Mais uma vez, na data de 21/10/2013, não obstante os diversos perigos aos quais foram expostas as aeronaves que buscam utilizar o aeródromo, fechado por Decreto do Prefeito de Maricá, duas outras aeronaves sofreram das mesmas investidas pelos servidores ora denunciados, sob o comando do primeiro denunciado. A primeira delas, pilotada por PABLO DA SILVA NÓBREGA, dirigia-se ao Aeródromo para manutenção agendada junto à oficina do Sr. NEUDY FRANCISCO GERALDES.”*

Em relação a esse fato, a materialidade delitiva foi comprovada. Como foi dito, a existência de viaturas trafegando deliberadamente na pista de pouso do aeródromo foi capaz de produzir um perigo concreto a ponto de colocar em risco a segurança do voo, independentemente do conhecimento de aviação e da experiência do piloto.

Nesse contexto, a partir da análise de arquivos de vídeo contendo imagens do circuito interno de TV do aeródromo de Maricá, no dia 21/10/2013, entre as 15h e as 19h, a Coordenadoria de Segurança de Inteligência do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro elaborou um relatório pericial e constatou a entrada de homens caminhando nas dependências do aeroporto, utilizando coletes com características similares aos de agentes da Segurança Pública de Maricá, e o tráfego intenso de veículos nas dependências do aeroporto, incluindo viaturas da guarda municipal (fls. 355/388 do OUT56 e OUT57 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 355/388 do OUT54 e OUT55 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 355/388 do OUT54 e OUT55 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 355/388 do OUT51 e OUT52 nos eventos 64 e 65 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Os elementos informativos colhidos em sede policial foram seguramente confirmados pelos depoimentos colhidos em Juízo sob o crivo do contraditório e da ampla defesa.

No bojo do inquérito policial instaurado pela Polícia Civil, Pablo prestou depoimento no dia 3/12/2013 (fls. 200/201 OUT28 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 200/201 do OUT27 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 200/201 do OUT27 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 200/201 do OUT24 no evento 41 do processo nº

0000722-71.2014.4.02.5102). Declarou que é piloto comercial e trabalha como instrutor de curso para pilotos na empresa QNE, com sede no Aeroclube de Maricá; que, quando o aeródromo de Maricá foi interditado pela prefeitura, transferiu-se para o Aeroclube de Guarapari, onde a QNE também opera; que chegou a ver o aeródromo de Maricá interditado, com viaturas e servidores da prefeitura tomando conta da pista, sendo que as aeronaves ainda estavam podendo decolar com autorização da prefeitura; que, desde a interdição do aeródromo, só retornou a Maricá no dia 21/10/2013, trazendo uma aeronave da QNE para revisão, conforme previamente combinado com a oficina que ficava dentro do aeródromo; que, quando saiu de Guarapari, consultou o NOTAM, ali não constando o aeródromo de Maricá como interditado, tanto que achou que pousaria normalmente; que, quando já estava com aproximação final, na cabeceira da pista, pôde ver duas viaturas da prefeitura, que, ante a aproximação da aeronave, se posicionaram na interseção da pista, ingressando um pouco na pista, o que certamente colocava o pouso em risco; que teve de arremeter com a aeronave curvando para a esquerda para fazer novamente o circuito de pouso, que, sendo conhecedor da pista, retornou com a aeronave para novo pouso, sabendo que, desta vez, teria de pousar mais no início da pista e frear a aeronave para parar antes de onde estavam as viaturas paradas; que, assim que pousou, as duas viaturas se dirigiram até a aeronave parada, de onde saíram cerca de cinco servidores, alguns exibindo arma na cintura como sinal de intimidação, logo perguntando se o depoente tinha autorização para pouso e dizendo que a aeronave não poderia ali permanecer; que os servidores disseram que a aeronave só poderia ser retirada do local com a autorização do Secretário; que foi para o hangar onde estava sendo aguardado pelo Sr. Neudy; que o Sr. Neudy falou com os servidores, enquanto o depoente foi para a sede da QNE no local; que ouviu comentários de que uma aeronave havia caído na lagoa; que não percebeu nenhuma aeronave em sua traseira, uma vez que, diante das providências que teve de adotar, apenas se concentrou na arremetida; que, assim que arremetera, conseguiu fazer contato pelo rádio com um helicóptero cujo piloto não soube informar o que estava acontecendo no aeródromo.

Em 6/3/2014, Pablo foi novamente ouvido, agora pela Promotoria de Justiça da Comarca de Maricá, e declarou que tinha conhecimento de que a Prefeitura havia cancelado as licenças para as empresas atuarem e também que havia uma ação judicial para tentar reverter a situação; que, com o decreto de 11 de setembro, a prefeitura fechou a entrada do aeroporto; que havia a necessidade de autorização do Secretário de Desenvolvimento para o ingresso; que, dentro do aeroporto, ficavam três carros da prefeitura, sendo uma van e dois carros menores; que os carros ficavam no pátio, mas circulavam de um hangar para outro; que há quatro hangares no aeroporto; que, no hangar IMA, ficava a oficina do Sr. Neudy; que, desde o decreto municipal, só fez um pouso em Maricá e foi no dia do acidente; que, até então, estava trabalhando na empresa QNE, mas na base de Guarapari; que veio a Maricá fazer manutenção na oficina do Sr. Neudy; que, antes de vir, o

Sr. Neudy alertou sobre a presença de carros na ponte, impedindo o acesso ao hangar, mas não comentou sobre o ingresso de carros na pista; que, no dia do acidente, saiu de Guarapari por volta de 14h30, com um aluno, e chegaram a Maricá às 16h30; que veio para pouso quando avistou carros da prefeitura vindo em direção à interseção central da pista; que, como não tinha certeza se os carros iriam parar, resolveu arremeter para novo pouso; que, quando veio para novo circuito, viu que os carros estavam parados no mesmo lugar; que fez o pouso mais no início da pista para evitar colisão; que os carros já tinham invadido um pouco a pista; que, quando avistou os carros, tentou contato com um helicóptero que estava fazendo treinamento o qual não sabia o que estava acontecendo; que, durante toda a manobra, em momento nenhum, avistou a outra aeronave; que só ficou sabendo do acidente cerca de dez minutos após estacionar sua aeronave, quando o Corpo de Bombeiros fez contato com a QNE, pedindo informações; que, quando pousou, seguiu taxiando até o acesso do hangar da QNE; que sua aeronave passou a ser seguida por duas viaturas da guarda municipal que saíram da primeira interseção, ingressaram na pista principal e saíram na segunda interseção; que apenas ouviu que o Sr. Neudy e o Sr. Magalhães teriam ouvido o som de uma aeronave arremetendo e que não seria a do declarante (fls. 294/297 do OUT34 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 294/297 do OUT33 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 294/297 do OUT33 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 294/297 do OUT30 no evento 47 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Em Juízo, nos processos nº 0500797-48.2017.4.02.5102 e nº 0500769-80.2017.4.02.5102, Pablo declarou que é instrutor de voo; que, no dia 21/10/2013, por volta das 13h, ao que se recorda, estava indo de Guarapari para o aeródromo de Maricá; que fez um procedimento de pouso normal no aeródromo de Maricá, quando viu duas viaturas da prefeitura na interseção da pista de pouso, ou seja, em direção à pista; que chegou a falar por rádio com um helicóptero que também não sabia o que estava acontecendo; que, por isso, fez uma arremetida, retornou e fez uma nova aproximação; que pousou, foi taxiando, e as viaturas da prefeitura foram seguindo o depoente até o hangar; que, antes de voar para Maricá, checkou o NOTAM, e não havia informação de impedimento de pouso em Maricá; que se viu forçado a arremeter; que não tinha como garantir o pouso sem a pista estar livre; que iniciou a arremetida quando se deparou com as viaturas; que já conhecia a pista de Maricá; que, depois que pousou, soube que, dez minutos antes, havia ocorrido um acidente fatal com uma aeronave; que lhe disseram que a aeronave havia tentando pousar e teve de arremeter de forma frustrada por conta das viaturas na pista; que o lugar em que estavam as viaturas colocavam em risco eventuais aeronaves que quisessem aterrissar; que a pista deve estar completamente desobstruída; que acredita que pilotos com pouca experiência pudessem ter se acidentado; que não se lembra do Sr. Neudy; que os servidores da prefeitura estavam intimidando o depoente e disseram que o aeródromo estava interditado e que ele estava proibido de pousar; que disse a eles que não havia NOTAM; que, dos

cerca de cinco agentes da prefeitura, um deles portava arma na cintura; que, no dia dos fatos, trabalhava para a empresa QNE, escola de aviação; que a pista do aeródromo estava em bom estado de conservação; que todo piloto que se depara com qualquer situação anormal vai arremeter e fazer um pouso mais curto, como o depoente fez; que o procedimento de arremeter é comum para os pilotos e é ensinado nas escolas; que viu duas viaturas menores passando da interseção da pista, mas havia um carro grande parado; que não viu em voo a aeronave que se acidentou fatalmente; que a manobra de arremetida não traz risco ao piloto; que, assim que pousou, os servidores da prefeitura avisaram que o pouso estava proibido; que, embora a manobra de arremetida seja praxe, é proibido que viaturas estejam na pista de voo; que não se colocaria em risco como motorista de uma viatura no interior da pista de pouso, mas não sabe como seria com uma pessoa que nada conhece de aviação; que o aeródromo de Maricá era usado predominantemente para instrução de voo.

Em Juízo, na ação penal nº 0500253-26.2018.4.02.5102, Pablo declarou que fez uma aproximação normal quando se deparou com duas viaturas na pista; que sua primeira ação foi iniciar a arremetida, porque não sabia o que estava acontecendo; que tentou consultar outras aeronaves, um helicóptero que estava em treinamento, mas ninguém sabia o que estava acontecendo; que pousou e começou a taxiar quando foi abordado pelas viaturas da prefeitura; que alguns agentes da prefeitura estavam armados, sendo que se sentiu intimidado por isso; que era piloto de uma das escolas de aviação do aeródromo; que sabia da interdição do aeródromo pela prefeitura, mas não pela ANAC nem pelo DECEA; que optou por voar de Guarapari até Maricá para fazer a revisão, porque não havia NOTAM; que checkou o NOTAM e consultou o proprietário da aeronave da escola, que lhe disse que a prefeitura não podia impedir pouso e decolagem; que conseguiu pousar outras vezes no aeródromo mesmo com a interdição; que não há a necessidade de autorização para pousar e decolar no aeródromo, porque não se tratava de um aeroporto controlado nem havia o NOTAM; que não viu a aeronave que caiu e vitimou os dois tripulantes, sendo que ficou sabendo do acidente dez minutos depois do pouso.

Em Juízo, na ação penal nº 0000722-71.2014.4.02.5102, Pablo declarou que, no dia do fato, estava vindo de Guarapari em um voo de instrução e, ao se aproximar do aeroporto de Maricá para pouso, teve de iniciar a arremetida por conta de carros da prefeitura que se aproximavam da pista; que ratifica o depoimento prestado em sede policial; que a pista de Maricá tem aproximadamente 1.300 metros; que o aeródromo de Maricá não tinha torre de controle nem sinal de luz intermitente; que a pista do aeródromo de Maricá estava em bom estado de conservação; que cabia às escolas de aviação comunicar aos órgãos de aviação eventual situação irregular relativa ao tráfego aéreo no aeródromo; que trabalhou no aeródromo de Maricá, na empresa QNE, por dois anos e meio; que qualquer interdição de aeroporto deve constar de NOTAM; que, em nenhum momento, visualizou a aeronave que caiu

no dia 21/10/2013; que acredita que a aeronave acidentada estava mais de dez minutos à sua frente, porque ela tem a velocidade de quase o dobro daquela que o declarante pilotava; que, no dia 21/10/2013, estava vindo de Guarapari com um aluno em instrução de voo, e a aeronave parou em Maricá para revisão preventiva; que era instrutor de voo da QNE instalada no aeroporto de Maricá; que não houve uma reunião formal com instrutores de voo e com o proprietário da empresa sobre a situação do aeródromo de Maricá; que, no dia 21/10/2013, fazia 30 dias que o aeroporto de Maricá estava interditado, e a interdição não era de conhecimento do meio aeronáutico, até porque não havia NOTAM; que normalmente se comunicava com o dono da empresa QNE; que o dono da QNE, Magalhães, naquele dia, lhe disse que pouso e decolagem estavam autorizados; que uma das viaturas estava na interseção da pista; que não viu nem escutou a aeronave que se acidentou; que ouviu falar sobre o acidente quando taxiou até o hangar e pousou; que ouviu falar do acidente no hangar; que, quando fez a primeira aproximação, viu as viaturas fazerem movimento de entrada da interseção até a pista e, por isso, teve de arremeter e conseguiu pousar; que as viaturas ficaram na interseção da pista aguardando o declarante; que, na segunda tentativa, fez um pouso mais curto e foi taxiando; que, quando aterrissou, os agentes disseram que o aeroporto estava fechado e não estaria permitido pousar.

Diversas vezes ouvido tanto na fase de investigação quanto nos processos criminais, é possível concluir que os depoimentos do piloto Pablo foram uniformes no sentido de que havia carros na pista quando tentou pousar no aeródromo de Maricá no dia 21/10/2013, colocando em risco a segurança do voo. Seus depoimentos seguiram a linha de que, no momento em que sua aeronave foi avistada e se aproximou, os carros da prefeitura movimentaram-se para dentro da pista no intuito de impedir o pouso e perseguir o trajeto da aeronave, tanto que, logo após conseguir pousar, os agentes abordaram o piloto dizendo-lhe que o aeroporto estava fechado e que ele não poderia lá permanecer.

Vale destacar, ainda, que, em 27/10/2013, Moacyr Winder Brandão e Fabrício Soares Bittencourt encaminharam ao Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira e ao Secretário Lourival Casula o memorando circular nº 475/2013, relatando que a aeronave da QNE sobrevoou o aeródromo a baixa altitude no dia 21/10/2013 e que, ao pousar, o piloto disse que teve de arremeter por conta do ingresso de carros na pista. No relato, há também menção a um helicóptero que também foi mencionado no depoimento do piloto Pablo: *“No dia 21/10/2013, um helicóptero da cor azul sobrevoou na parte da tarde várias vezes o aeroporto aterrissando, levantando inúmeras vezes, por voltas das 16h30min, o referido helicóptero aterrissou no local paralelo e posterior a pista próximo a biruta ficando oculto por detrás dos matos durante um período que depois de aproximadamente 10 minutos o agente Fernando juntamente com o GM Moreira e outro GM que não me recordo o nome, disseram que iam até o helicóptero para verificar,*

haja vista se tratara de uma atitude suspeita, que eu o assessor de segurança Moacyr juntamente com os agentes Leandro e Gomes fomos em seguida também em apoio, parando a viatura antes de chegar na pista, sendo que somente eu (Moacyr) desembarquei para ir até o local onde se encontrava o helicóptero, momento em que um avião da QNE sobrevoou em baixa altitude a pista, e eu fui ao local do helicóptero sendo que antes mesmo de chegar ele levantou voo. (...) que a viatura já estava no local onde a aeronave da QNE havia pousado próximo ao hangar do IMA, junto a van que ao me aproximar fui interpelado pelo piloto que o mesmo teve que arremeter a aeronave em virtude da viatura estar no meio da pista, fato que imediatamente foi negado, pois em momento algum a viatura invadiu a pista, que além do piloto estava o responsável pela QNE e uma outra pessoa sendo que esclareci que tanto não havia invadido a pista que eles pousaram normalmente.” (fls. 100/101 do OUT40 no evento 40 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102; fls. 100/101 do OUT44 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 100/101 do OUT43 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 100/101 do OUT43 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102).

Considerando todo o acervo probatório e o histórico de ingresso de carros da prefeitura na pista de pouso, além de todo o imbróglgio que envolveu a interdição do aeródromo pela prefeitura após a edição do decreto pelo Prefeito, em 11/9/2013, é possível conferir credibilidade aos depoimentos prestados pelo piloto Pablo quando da sua tentativa de pouso no aeródromo de Maricá no dia 21/10/2013. Soma-se a isso o fato de que, ao contrário do que fora alegado ao longo de meses pela municipalidade, não é possível considerar que o aeródromo estava operável se nele havia tráfego intenso de viaturas, carros estacionados impedindo o acesso de pessoas e aeronaves, além de agentes abordando pilotos no momento do pouso e exigindo autorização da prefeitura para a decolagem. A situação de risco foi, ainda, agravada com a alocação de agentes despreparados para lidar com o dia a dia de questões relativas à navegação aérea e sem uma supervisão técnica. Os agentes, como eles mesmos disseram, sequer tinham conhecimento se o baseamento dos carros colocava em risco a segurança dos voos.

Sendo assim, está provada a materialidade do crime do art. 261, caput, do Código Penal, em relação ao fato envolvendo o piloto Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, no dia 21/10/2013. Oportunamente, será analisada a autoria dos dez réus.

Materialidade: fato 3 (1ª e 2ª denúncias) – fato envolvendo o piloto Pedro Correia Guimarães, em 27/9/2013

De acordo com a primeira denúncia, “*Naquele dia, depois de verificar os registros de que o aeroporto de Maricá estava funcionando para pousos e decolagens, o instrutor, acompanhado de um aluno, decolou do aeroporto Santos Dumont/RJ, contudo, quando a aeronave se aproximou do aeródromo de Maricá, não pôde fazer a*

manobra de pouso, dada a presença de viaturas próximas à pista. Ao tentar uma terceira aproximação, notando que aumentava o risco de acidente pelo deslocamento da viatura para o interior da pista, Pedro orientou o aluno que, no momento, tinha o controle da aeronave, a realizar manobra para arremeter, face ao risco iminente de colisão. Diante da ousadia e irresponsabilidade dos agentes municipais, o piloto decidiu retornar para a origem sem conseguir efetuar o treinamento previsto no planejamento de voo.”

De acordo com a segunda denúncia, “na data de 27/09/2013, o piloto executou três tentativas frustradas de aterrissagem pelos servidores designados mediante a invasão das pistas com viaturas.”

Em relação a esse fato, a materialidade delitiva foi comprovada. Como foi dito, a existência de viaturas trafegando deliberadamente na pista de pouso do aeródromo foi capaz de produzir um perigo concreto a ponto de colocar em risco a segurança do voo, independentemente do conhecimento de aviação e da experiência do piloto.

No bojo do inquérito policial instaurado pela Polícia Civil, Pedro prestou depoimento no dia 24/10/2013 (fls. 68/69 do OUT23 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 68/69 do OUT22 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 68/69 do OUT22 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 68/69 do OUT19 no evento 36 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102). Declarou que é piloto de aeronaves e instrutor na empresa Skylab, localizada no aeroporto Santos Dumont; que, certo dia, iniciou um plano de voo aprovado para treinamento de pouso e decolagem no aeroporto de Maricá; que, ao iniciar o procedimento de pouso, pôde verificar que existiam duas viaturas da guarda municipal, uma em cada ponto de acesso à pista de pouso e decolagem; que realizou o primeiro pouso com o aluno; que, quando foi realizado outro procedimento de aproximação, percebeu que as duas viaturas estavam mais próximas da pista; que, ao tentar a terceira aproximação, uma das viaturas ingressou na pista de pouso e decolagem, sendo que dela saíram duas pessoas trajando coletes vermelhos e se posicionando no meio da pista; que isso obrigou o piloto a fazer uma manobra de arremetida para evitar uma colisão com a viatura; que, como as viaturas e as pessoas não se retiraram do meio da pista, novamente teve de fazer uma manobra para arremeter e resolveu retornar para o Rio de Janeiro; que, para a ANAC, o aeródromo de Maricá continua apto para pousos e decolagens; que qualquer interdição na pista tem de ser comunicada à ANAC e ao DECEA, o que não ocorreu porque seu plano de voo havia sido liberado pela Torre de Controle do Aeroporto Santos Dumont.

Em Juízo, nos processos nº 0500797-48.2017.4.02.5102 e nº 0500769-80.2017.4.02.5102, Pedro declarou que, atualmente, é piloto de linha aérea, mas, em 2013, era instrutor de voo da empresa Skylab, formado no aeródromo de Maricá; que a sede da empresa era no Santos Dumont, mas a aeronave fazia manutenção no aeródromo de Maricá; que apenas nesta vez teve uma incursão de pista no aeródromo de Maricá; que fez um relato na Delegacia e um relatório de prevenção para o CENIPA; que esse relatório é feito em uma caixinha no aeroporto e não precisa de identificação; que não se identificou no relatório; que, no dia do fato, estava em um voo de instrução no Santos Dumont com um aluno em direção ao aeródromo de Maricá; que, durante o procedimento de aproximação no aeródromo de Maricá, os carros se aproximaram da pista, sendo que um deles ingressou na pista, o que os levou a arremeter a aeronave; que fizeram mais uns circuitos e retornaram para o Santos Dumont; que o plano de voo era arremeter no aeroporto de Maricá, e não fazer um pouso completo; que consultou o NOTAM e não constava nenhuma anormalidade no aeródromo de Maricá; que ouvia de colegas que carros estavam invadindo a pista no aeródromo de Maricá; que, outras vezes, já havia visto carros próximos da pista, mas não no interior dela; que, no dia do fato, aconteceu de o carro invadir a pista; que, naquele dia, era o aluno quem pilotava a aeronave; que considera que a invasão da pista foi para impedir o pouso; que, se o plano fosse fazer um pouso curto, isso não seria possível, uma vez que os carros entraram na interseção da pista, que fica um pouco antes da metade da pista, o que restaria pouco espaço disponível e haveria risco de choque da aeronave com os carros; que, "dentro da minha normalidade, não trouxe risco concreto, que eu era treinado, o meu aluno era treinado, que a gente sempre treina para arremeter, que a gente viu a impossibilidade de pousar devido aos carros, então a gente arremeteu"; que a aeronave estava com navegabilidade 100%; que dava instrução todos os dias, e os carros se mantiveram na interseção da pista diversas vezes, sendo que, em uma ocasião, de fato, eles adentraram a pista; que os carros na interseção da pista não traziam risco à operação de instrução, mas não deveriam estar lá.

Em Juízo, na ação penal nº 0000722-71.2014.4.02.5102, Pedro ratificou seu depoimento prestado em sede policial e declarou que ouvia comentários de amigos de que carros estavam invadindo a pista; que foi instrutor de voo de 2011 a 2014; que, com o seu voo especificamente, a presença de viaturas não colocou em risco a segurança da aeronave, porque, em toda aproximação da pista, todo avião é preparado para arremeter em caso de anormalidade ou desconformidade com a segurança; que, no seu caso, não houve risco à sua operação, porque "a gente estava em condições normais de operação"; que "a gente arremeteu, fez o treinamento básico na área de Maricá e voltou para o aeroporto Santos Dumont"; que não é normal ter viaturas na pista de pouso, sobretudo se a aeronave apresentar problemas mecânicos; que, no dia, chegou a fazer um relatório de prevenção na sala do Santos Dumont; que deu instrução no Aero clube de Maricá em 2010/2011; que teve um acidente no Aero clube em que um colega

seu faleceu, mas, nessa época, já trabalhava em outra escola de pilotagem no Santos Dumont; que lembra que, depois desse acidente, as operações pararam e, tempos depois, começaram os boatos de carros da guarda municipal na pista; que, antes do fato, já havia pousado em Maricá em outras oportunidades, mas, na maioria das vezes, os carros ficavam na interseção da pista, mas, numa única vez, as viaturas se aproximaram e adentraram a pista.

Ouvido tanto na fase de investigação quanto nos processos criminais, é possível concluir que os depoimentos do piloto Pedro foram uniformes e seguros no sentido de que havia carros na pista quando tentou pousar no aeródromo de Maricá no dia 27/9/2013 e ministrava um curso prático de instrução de voo. Seus depoimentos seguiram a linha de que, no momento em que sua aeronave foi avistada e se aproximou, os carros da prefeitura movimentaram-se para dentro da pista no intuito de impedir ou desencorajar o pouso.

Considerando todo o acervo probatório e o histórico de ingresso de carros da prefeitura na pista de pouso, além de todo o imbróglgio que envolveu a interdição do aeródromo pela prefeitura após a edição do decreto pelo Prefeito, em 11/9/2013, é possível conferir credibilidade aos depoimentos prestados pelo piloto Pedro quando da sua tentativa de pouso, em plena instrução de voo, no aeródromo de Maricá, no dia 27/9/2013. Soma-se a isso o fato de que, ao contrário do que fora alegado ao longo de meses pela municipalidade, não é possível considerar que o aeródromo estava operável se nele havia tráfego intenso de viaturas, carros estacionados impedindo o acesso de pessoas e aeronaves, além de agentes abordando pilotos no momento do pouso e exigindo autorização da prefeitura para a decolagem. A situação de risco foi, ainda, agravada com a alocação de agentes despreparados para lidar com o dia a dia de questões relativas à navegação aérea e sem uma supervisão técnica. Os agentes, como eles mesmos disseram, sequer tinham conhecimento se o baseamento dos carros colocava em risco a segurança dos voos.

Sendo assim, está provada a materialidade do crime do art. 261, caput, do Código Penal, em relação ao fato envolvendo o piloto Pedro Correia Guimarães, no dia 27/9/2013. Oportunamente, será analisada a autoria dos dez réus.

Materialidade: fato 4 (1ª denúncia) – omissão de segurança em outros episódios

De acordo com a primeira denúncia, “*Diversos outros episódios de perigo foram constatados, inclusive ameaças aos pilotos, em pleno voo. Além disso, como visto acima, o denunciado Washington Luiz omitiu-se quanto ao dever de garantir os níveis de segurança exigidos pela legislação federal, mantendo o aeródromo de Maricá em situação de abandono, fato que, igualmente, contribuiu para expor*

aeronaves aos riscos de dano concreto, o que significa dizer que, também por isso, praticou o crime descrito no artigo 261 do Código Penal (...).”

Nessa primeira denúncia, o MPF fez menção genérica a episódios de perigo, incluindo ameaças a pilotos em pleno voo, possivelmente referindo-se ao episódio envolvendo o piloto Nilson Ribeiro de Melo, especificado somente na segunda denúncia e que não é objeto da primeira denúncia.

Sendo assim, tratando-se de uma imputação genérica – omissão do réu Washington em garantir os níveis de segurança no aeródromo –, sem a exposição de todas as suas circunstâncias, não é possível concluir pela confirmação da configuração do crime, devendo o réu Washington Luiz Cardoso Siqueira ser absolvido da acusação da prática do crime do art. 261, caput, do Código Penal, por esse fato.

Materialidade: fato 5 (2ª denúncia) – ameaça recebida via rádio por Nilson Ribeiro de Melo, em 7/10/2013

De acordo com a segunda denúncia, “*na data de 07/10/2013, às 14h05, o piloto e instrutor de voo, Sr. Nilson Ribeiro de Melo, recebeu uma ameaça através da frequência de transmissão 123.45 MHZ, nos seguintes termos: “O Charles Uniforme Alfa (indicativo de chamada da aeronave) PT-CUA, para sua informação, caso continue a utilizar a pista, iremos impedir dando tiros em sua aeronave.”*”

Esse fato, como alegaram as defesas, não foi imputado na primeira denúncia oferecida pela Procuradoria Regional da República da 2ª Região e ratificada pela Procuradoria da República em Niterói, sendo que nela houve menção genérica a episódios de perigo com ameaças a pilotos em pleno voo. Assim, reitere-se que, para os réus Lourival e Washington, não foi imputada a suposta prática do crime do art. 261, caput, do Código Penal, em relação ao fato envolvendo o piloto Nilson Ribeiro de Melo.

De todo modo, os indícios de materialidade que geraram o oferecimento e o recebimento da segunda denúncia por esse fato estavam fundamentados no relatório de prevenção feito pelo próprio Nilson Ribeiro de Melo e por seu depoimento em sede policial, depois mantido em Juízo. Nele, o piloto relatou que “*em 7/10/2013, ao efetuar treinamento de TGL (toque e arremetida), recebi a seguinte informação na frequência 123.45 de Maricá: (...) caso continue a utilizar a pista, iremos impedir dando tiros em sua aeronave.*” (fls. 242 do OUT51 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102; fls. 242 do OUT50 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102; fls. 242 do OUT50 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102; fls. 242 do OUT47 no evento 60 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

No bojo do inquérito policial instaurado na Polícia Civil e do procedimento instaurado no MPRJ, Nilson Ribeiro de Melo prestou depoimento, respectivamente nos dias 24/10/2013 e 31/10/2013, e esclareceu que, no dia 7/10/2013, recebeu ameaças por rádio enquanto pilotava sua aeronave e que sabe que os agentes da prefeitura usam rádio para se comunicarem. Acrescentou que, mesmo não sabendo se o rádio utilizado por eles entra na frequência da aeronave, não tem dúvidas de que as ameaças provieram dos agentes da prefeitura.

Em Juízo, nas ações penais nº 0500797-48.2017.4.02.5102 e nº 0500769-80.2017.4.02.5102, Nilson Ribeiro de Melo foi ouvido e declarou que foi ameaçado em um voo com um aluno, via rádio, de que, se ele não parasse de voar em Maricá, atirariam na aeronave e que relatou essa ameaça ao DECEA. Na ação penal nº 0000722-71.2014.4.02.5102, ratificou que, certo dia, estava efetuando um treinamento de toque e arremetida e, ao efetuar o terceiro ou o quarto pouso com o aluno, recebeu uma informação, via fonia, de uma pessoa que tinha conhecimento de aviação, porque mencionou o prefixo da aeronave, de que o aeroporto estava fechado e de que, se ele continuasse o treinamento no local, haveria o impedimento com tiros.

A despeito da confirmação em Juízo, pelo piloto, de que recebera, via rádio, uma ameaça em pleno voo, não há outras provas que comprovem essa informação e que, caso recebida, ela tenha, de fato, exposto a aeronave a risco efetivo. Destaque-se que esse fato é diferente dos demais: a exposição da aeronave a perigo não se teria dado pela interferência de carros na pista de pouso, embora se alegue que a ameaça tenha provindo dos agentes da prefeitura.

Ademais, os réus que à época atuaram como agentes contratados e guardas municipais foram uníssonos ao afirmarem que trabalhavam com rádio para comunicação interna entre eles, não sabendo sequer dizer se a frequência era compatível com a de uma aeronave. Além disso, o próprio piloto Nilson, ouvido em Juízo, disse que a pessoa que teria se comunicado com ele via rádio tinha conhecimento de aviação, porque mencionara o prefixo da aeronave, o que também não condiz com a comprovada falta de treinamento específico dos agentes da prefeitura escalados para atuar no aeródromo.

Em reforço, a defesa do réu Washington, em desfavor de quem o MPF não imputou o fato envolvendo o piloto Nilson Ribeiro de Melo, apresentou um e-mail encaminhado ao piloto, em resposta ao seu relatório de prevenção, não reconhecendo o fato relatado como um episódio que tenha colocado em risco a segurança do voo: *“Para seu conhecimento, informo que foi recebido, via e-mail, um Relatório de Prevenção preenchido por V. Sa. no dia 07/10/2013 às 14:05, horário local, no aeroporto de Santos Dumont-RJ. A SGSO daquela localidade nos enviou seu reporte para análise. Inicialmente, gostaria de esclarecer-lhe alguns aspectos no tocante à presente ferramenta: o RELPREV é um programa que gerencia o reporte voluntário de uma*

situação potencial de risco para a Segurança de Voo. Seu objetivo é fornecer informações para que os Elos-SIPAER da localidade possam adotar ações mitigadoras adequadas visando corrigir a situação potencial de risco. Desta forma, após análise do seu reporte, este Centro orienta com veemência que você registre um boletim de ocorrência junto à delegacia de Maricá-RJ, pois entende-se que tal situação trata-se de ameaça à integridade física da pessoa e não uma questão envolvida à segurança de voo.” (OUT473 do evento 342 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102).

Sendo assim, por não haver sido confirmada a materialidade do delito imputado a oito réus (Fabrício Soares Bittencourt, Paulo César da Costa Gomes, Leandro Pereira de Oliveira, Thiago de Souza Adão, Thadeu Peixoto da Silva, Renato Luiz Moreira, Fernando César Ribeiro Mentzingen e Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão), deverão ser absolvidos da acusação da prática do crime do art. 261, caput, do Código Penal, em relação ao fato envolvendo o piloto Nilson Ribeiro de Melo, no dia 7/10/2013.

De todas as imputações, comprovada a materialidade apenas de dois crimes do art. 261, *caput*, do Código Penal, envolvendo os pilotos Pedro Correia Guimarães, em 27/9/2013, e Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, em 21/10/2013, passo à análise das autorias dos dez réus.

Da autoria de Paulo César da Costa Gomes (réu na ação penal nº 0500253-26.2018.4.02.5102)

Paulo César da Costa Gomes foi um dos agentes administrativos contratados pela Secretaria Municipal de Segurança Pública, chefiada à época por Fabrício Soares Bittencourt, para atuar no aeródromo de Maricá após a edição do Decreto nº 171/2013, do então Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira.

Em alegações finais, o MPF requereu a absolvição do réu Paulo César, entendendo que não ficou comprovada a sua autoria, nos seguintes termos:

“No que tange à caracterização da autoria, ainda que este Parquet, consoante exarou nos autos da Ação Penal nº 0000722-71.2014.4.02.5102, considere ter sido devidamente comprovada a atuação por parte de FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT, ao tempo dos fatos, Secretário de Segurança, constatado o controle finalístico efetivo por parte das atividades realizadas pelos agentes da municipalidade, todavia, o mesmo não se pode afirmar a respeito do réu PAULO CÉSAR DA COSTA GOMES.

Isto porque, não obstante inexistir qualquer dúvida acerca da ocorrência das condutas delitivas narradas na exordial, não foi possível no curso da instrução realizar a individualização da participação dos demais réus, guardas municipais, incluído aqui o réu PAULO CÉSAR. Em verdade, as testemunhas PABLO EDUARDO DA SILVA NÓBREGA e NILSON RIBEIRO DE MELO, que poderiam confirmar a identidade do réu como sendo um dos agentes que

atuavam junto ao aeródromo, não soube declinar se ele foi efetivamente um daqueles que realizou as condutas delitivas, nem sequer se recordando do mesmo. Por tais motivos, a prova afigura-se como insuficiente para a individualização da autoria do réu PAULO CÉSAR, agente administrativo da Prefeitura de Maricá, na prática dos atos tendentes a impedir ou dificultar a navegação aérea, razão pela qual pugna o Parquet pela sua absolvição.” (grifo nosso)

Com efeito, todos os agentes afirmaram que cumpriam ordens superiores que, para eles, não eram manifestamente ilegais, até porque estavam baseadas no decreto do prefeito e em ordens de serviço. Afirmaram, também, que foram realocados para atuarem no aeródromo sem treinamento específico, com a finalidade única de resguardar o patrimônio que lá havia, especialmente o existente nos hangares e nas dependências do aeródromo. Negaram que a pista estivesse interditada para pousos e decolagens e que havia a interferência deles nos procedimentos de pouso, sendo que a restrição existia apenas na entrada do aeroporto por terra e que os pilotos eram abordados para fins de controle quanto à regularidade da documentação. De qualquer forma, demonstraram não saber se o baseamento das viaturas colocava ou não em risco a segurança dos voos. Em relação às decolagens, confirmaram que, de fato, havia a necessidade de o piloto obter uma autorização do Secretário Casula para decolar.

Em sede policial, Paulo César prestou depoimento no dia 31/10/2013 (fls. 92/93 OUT24 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102). Declarou que exerce o cargo de agente administrativo na Secretaria Municipal de Segurança Pública de Maricá e é subordinado ao Secretário de Segurança; que o aeródromo foi interditado por força de um decreto do prefeito e foi lacrado por ordem do Secretário de Segurança; que nunca recebeu nenhum tipo de ordem para que não deixasse aeronaves pousarem no aeródromo, sendo que, para decolarem, as aeronaves deveriam obter autorização do Secretário de Desenvolvimento Econômico Casula; que, no período em que o aeródromo esteve interditado, nunca presenciou nenhuma abordagem da guarda municipal nem de viaturas para impedir pousos; que as viaturas ficavam no interior do aeródromo e nas cabeceiras da ponte que dão acesso à pista; que, na sua equipe, o único agente de segurança que trabalha armado é o policial civil Moacyr; que, sobre a aeronave que caiu na lagoa, ela não tentou pousar no aeródromo nem o sobrevoou. Antes, no dia 25/10/2013, Paulo César foi ouvido no Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro e declarou que estava de serviço no dia 21/10/2013; que viu a aeronave da QNE pousar; que o piloto da aeronave foi devidamente abordado pelos agentes da guarda municipal após o término do procedimento de pouso; que a abordagem foi feita pelo agente Moacyr e não foi agressiva; que a abordagem foi feita com a viatura que, no entanto, não entrou na pista; que a abordagem tinha por finalidade a apresentação da documentação da aeronave (fls. 77/78 do OUT43 no evento 1 do processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102).

Em Juízo, Paulo César declarou que, à época, em janeiro de 2013, foi nomeado para exercer o cargo em comissão de agente administrativo na Secretaria de Segurança Pública; que ficava em uma sala e sua função era a de proteger o patrimônio público e privado existente no aeródromo; que, pelo que via da sala em que ficava, os carros das viaturas ficavam nas pontes, e não na pista; que, pelo que soube, a aeronave que pousasse precisaria de autorização da Secretaria de Segurança Pública para decolar; que as aeronaves pousavam normalmente, não tendo havido impedimento; que a intervenção municipal no aeródromo se deu em virtude dos acidentes que aconteciam no local; que, além de agentes administrativos comissionados e guardas municipais, havia também policiais que exerciam cargo em comissão no aeródromo; que não sabe se alguém portava arma no local; que, de sua sala, viu quando a aeronave pilotada por Pablo pousou; que não viu nem soube de arremetidas; que não estava no aeródromo no dia dos acidentes; que soube dos acidentes pela imprensa; que soube do acidente que vitimou os dois tripulantes quando o helicóptero dos bombeiros pousou; que a lagoa em que caiu a aeronave dista 4 a 5 km do aeródromo.

Em Juízo, Pablo Eduardo da Silva Nóbrega e Neudy Francisco Geraldês declararam não se recordarem de Paulo César da Costa Gomes como um dos agentes da prefeitura que atuaram no aeródromo de Maricá nos dias dos fatos.

No curso da instrução processual, nenhuma testemunha foi capaz de identificar o réu Paulo César da Costa Gomes como sendo um dos agentes que contribuíram para expor as aeronaves a risco, conforme descrito na denúncia. Além disso, também após a instrução, foi possível observar que tanto os agentes contratados quanto os guardas municipais realocados para atuarem no aeródromo, após a edição do decreto municipal, passaram a cumprir ordens emanadas de seus superiores, com fundamento em norma editada pelo Prefeito e em ordens de serviços escritas, tanto que alguns deles reportavam, por escrito, ao Secretário Municipal de Segurança Pública Fabrício Soares Bittencourt os fatos que ocorriam. Vale destacar, ainda, conforme amplamente demonstrado não só pela atuação deles no aeródromo como também pelos depoimentos colhidos, que eles não tiveram treinamento específico para a atuação no aeródromo nas atividades atinentes à rotina de navegação aérea.

Em um dos vídeos do *youtube* mencionados na denúncia (<http://www.youtube.com/watch?v=nq7cgldh0zQ>), é possível ver que há uma van estacionada na ponte que dá acesso a um hangar e chegam dois carros, um menor e um maior, de onde saem agentes com colete vermelho. O agente Fernando fala com a repórter da TV Bandeirantes e diz que ela deverá se dirigir à prefeitura para falar com o Sr. Casula. Fernando diz que está transmitindo a ordem, e não dando a ordem. Fernando fala de forma educada. Nilson e Neudy, testemunhas que depuseram em Juízo, aparecem no vídeo. Fernando diz que a pessoa que

está acima dele está sendo chamada para debater de igual para igual com eles. Fernando diz que não está lá para brigar nem causar constrangimento.

Por esses motivos, conforme reconhecido pelo MPF nas alegações finais, é inevitável a absolvição de Paulo César da Costa Gomes da acusação da prática dos crimes previstos no art. 261, caput, do Código Penal, em relação aos fatos envolvendo os pilotos Pedro Correia Guimarães e Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, por falta de prova suficiente para a condenação.

Da autoria de Thadeu Peixoto da Silva (réu na ação penal nº 0500769-80.2017.4.02.5102)

Thadeu Peixoto da Silva foi um dos guardas municipais realocados pela Secretaria Municipal de Segurança Pública, chefiada à época por Fabrício Soares Bittencourt e à qual estava vinculada a Guarda Municipal, para atuar no aeródromo de Maricá após a edição do Decreto nº 171/2013, do então Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira.

Em alegações finais, o MPF requereu a absolvição do réu Thadeu, entendendo que não ficou comprovada a sua autoria, nos seguintes termos:

“No que tange à caracterização da autoria, ainda que este Parquet, consoante exarou nos autos da Ação Penal nº 0000722-71.2014.4.02.5102, considere ter sido devidamente comprovada a atuação por parte dos réus FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT, LOURIVAL CASULA e WASHINGTON LUIZ, constatado o controle finalístico efetivo por parte das atividades realizadas pelos agentes da municipalidade, todavia, o mesmo não se pode afirmar a respeito do réu THADEU PEIXOTO DA SILVA.

Isto porque, não obstante inexistir qualquer dúvida acerca da ocorrência das condutas delitivas narradas na exordial, não foi possível no curso da instrução realizar a individualização da participação dos demais réus, guardas municipais, incluído aqui o réu THADEU. Em verdade, as testemunhas PABLO EDUARDO DA SILVA NÓBREGA e NILSON RIBEIRO DE MELO, que poderiam confirmar a identidade do réu como sendo um dos agentes que atuavam junto ao aeródromo, não soube declinar se ele foi efetivamente um daqueles que realizou as condutas delitivas, nem sequer se recordando do mesmo. Por tais motivos, a prova afigura-se como insuficiente para a individualização da autoria do réu THADEU na prática dos atos tendentes a impedir ou dificultar a navegação aérea, razão pela qual pugna o Parquet pela sua absolvição.” (grifo nosso)

Com efeito, todos os agentes afirmaram que cumpriam ordens superiores que, para eles, não eram manifestamente ilegais, até porque estavam baseadas no decreto do prefeito e em ordens de serviço. Afirmaram, também, que foram realocados para atuarem no aeródromo sem treinamento específico, com a finalidade única de resguardar o

patrimônio que lá havia, especialmente o existente nos hangares e nas dependências do aeródromo. Negaram que a pista estivesse interditada para pousos e decolagens e que havia a interferência deles nos procedimentos de pouso, sendo que a restrição existia apenas na entrada do aeroporto por terra e que os pilotos eram abordados para fins de controle quanto à regularidade da documentação. De qualquer forma, demonstraram não saber se o baseamento das viaturas colocava ou não em risco a segurança dos voos. Em relação às decolagens, confirmaram que, de fato, havia a necessidade de o piloto obter uma autorização do Secretário Casula para decolar.

Em sede policial, Thadeu prestou depoimento no dia 31/10/2013 (fls. 102/103 do OUT23 do evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102). Declarou que trabalha como guarda municipal na Prefeitura de Maricá, no grupo tático de operações no aeródromo de Maricá; que a guarda municipal está subordinada ao Secretário de Segurança Municipal, sendo que as ordens que lhe são dadas vêm do Comandante da Guarda Municipal; que soube da interdição do aeródromo no dia da formação do grupo tático de operações, quando o Secretário de Desenvolvimento Casula informou que o aeródromo estava fechado e que o GTO estaria lá de prontidão; que não recebeu ordem para impedir o pouso ou a decolagem de nenhuma aeronave; que sua função era a de proteção dos hangares; que não fez nem presenciou nenhum tipo de abordagem a aeronaves que viessem pousar no aeródromo; que a viatura da GTO fica na ponte que dá acesso à pista próximo ao hangar das aeronaves; que, no dia do acidente, não abordou o piloto Pablo. Antes, no dia 29/10/2013, Thadeu foi ouvido no Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro e declarou que estava em serviço no dia 21/10/2013; que ficava no hangar, próximo à ponte; que não viu a aeronave da QNE pousar; que a ordem foi exercer a guarda patrimonial do aeroporto; que, em seus dias de plantão, nunca viu carros ingressarem na pista de pouso e decolagem (fls. 125/127 do OUT44 no evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102).

Interrogado em Juízo, Thadeu declarou que prestava serviço como guarda municipal no aeródromo para proteger o patrimônio dos hangares; que a viatura da guarda municipal ficava parada dentro do aeródromo; que a viatura não entrava na pista de pouso; que a Secretaria de Segurança emitia ordens de serviço; que sua guarnição tinha um inspetor que era Renato Luiz Moreira; que normalmente ficavam antes da ponte.

No curso da instrução processual, nenhuma testemunha foi capaz de identificar o réu Thadeu Peixoto da Silva como sendo um dos agentes que contribuíram para expor as aeronaves a risco, conforme descrito na denúncia. Além disso, também após a instrução, foi possível observar que tanto os agentes contratados quanto os guardas municipais realocados para atuarem no aeródromo, após a edição do decreto municipal, passaram a cumprir ordens emanadas de seus superiores, com fundamento em norma editada pelo Prefeito e em ordens de serviços

escritas, tanto que alguns deles reportavam, por escrito, ao Secretário Municipal de Segurança Pública Fabrício Soares Bittencourt os fatos que ocorriam. Vale destacar, ainda, conforme amplamente demonstrado não só pela atuação deles no aeródromo como também pelos depoimentos colhidos, que eles não tiveram treinamento específico para a atuação no aeródromo e nas atividades atinentes à rotina de navegação aérea.

Em um dos vídeos do *youtube* mencionados na denúncia (<http://www.youtube.com/watch?v=nq7cg1dh0zQ>), é possível ver que há uma van estacionada na ponte que dá acesso a um hangar e chegam dois carros, um menor e um maior, de onde saem agentes com colete vermelho. O agente Fernando fala com a repórter da TV Bandeirantes e diz que ela deverá se dirigir à prefeitura para falar com o Sr. Casula. Fernando diz que está transmitindo a ordem, e não dando a ordem. Fernando fala de forma educada. Nilson e Neudy, testemunhas que depuseram em Juízo, aparecem no vídeo. Fernando diz que a pessoa que está acima dele está sendo chamada para debater de igual para igual com eles. Fernando diz que não está lá para brigar nem causar constrangimento.

Por esses motivos, conforme reconhecido pelo MPF nas alegações finais, é inevitável a absolvição de Thadeu Peixoto da Silva da acusação da prática dos crimes previstos no art. 261, *caput*, do Código Penal, em relação aos fatos envolvendo os pilotos Pedro Correia Guimarães e Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, por falta de prova suficiente para a condenação.

Da autoria de Leandro Pereira de Oliveira (réu na ação penal nº 0000722-71.2014.4.02.5102)

Leandro Pereira de Oliveira foi um dos agentes administrativos contratados pela Secretaria Municipal de Segurança Pública, chefiada à época por Fabrício Soares Bittencourt, para atuar no aeródromo de Maricá após a edição do Decreto nº 171/2013, do então Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira.

Em alegações finais, o MPF requereu a absolvição do réu Leandro, entendendo que não ficou comprovada a sua autoria, nos seguintes termos:

“Ademais, conforme afirmam os demais réus em seus respectivos interrogatórios, não obstante neguem terem ingressado a qualquer título na pista, agiam sob ordens de FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT, que os designou e coordenou condutas dos agentes municipais no aeródromo, valendo menção às declarações de RENATO LUIZ MOREIRA que confirmou a aposição de lacre nos hangares determinadas por FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT; além de estarem submetidos à autoridade de Lourival Casula Filho, réu nos autos da Ação Penal nº 0500797-48.2017.4.02.5102).

Verifica-se portanto, controle finalístico efetivo por parte do réu FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT, na qualidade de coordenador das atividades realizadas pelos agentes da municipalidade.

Todavia, o mesmo não se pode afirmar a respeito dos demais réus. Isto porque, não obstante inexistir qualquer dúvida acerca da ocorrência das condutas delitivas narradas na exordial, não foi possível no curso da instrução realizar a individualização da participação dos demais réus, guardas municipais. O único declarante, NILSON RIBEIRO DE MELO, que pode confirmar a identidade de um dos réus como sendo um dos agentes que atuavam junto ao aeródromo, não soube declinar qual deles efetivamente realizou as condutas delitivas, nem o que eles efetivamente praticaram. Por tais motivos, a prova afigura-se como insuficiente para a individualização da autoria dos guardas municipais na prática dos atos tendentes a impedir ou dificultar a navegação aérea, razão pela qual pugna o Parquet pelas suas absolvições.

Com efeito todos os agentes afirmaram que cumpriam ordens superiores que, para eles, não eram manifestamente ilegais, até porque estavam baseadas no decreto do prefeito e em ordens de serviço. Afirmaram, também, que foram realocados para atuarem no aeródromo sem treinamento específico, com a finalidade única de resguardar o patrimônio que lá havia, especialmente o existente nos hangares e nas dependências do aeródromo. Negaram que a pista estivesse interditada para pousos e decolagens e que havia a interferência deles nos procedimentos de pouso, sendo que a restrição existia apenas na entrada do aeroporto por terra e que os pilotos eram abordados para fins de controle quanto à regularidade da documentação. De qualquer forma, demonstraram não saber se o baseamento das viaturas colocava ou não em risco a segurança dos voos. Em relação às decolagens, confirmaram que, de fato, havia a necessidade de o piloto obter uma autorização do Secretário Casula para decolar.

Em sede policial, Leandro prestou depoimento no dia 31/10/2013 (fls. 94/95 do OUT20 no evento 37 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102). Declarou que exerce o cargo de agente administrativo na Secretaria Municipal de Segurança Pública de Maricá e é subordinado ao Secretário de Segurança; que o chefe da equipe, Moacyr, quem presta contas ao Secretário; que o aeródromo foi interditado por força de um decreto do Prefeito e foi lacrado por ordem do Secretário de Segurança; que nunca recebeu nenhum tipo de ordem para que não deixasse aeronaves pousarem no aeródromo, sendo que, para decolarem, elas deveriam obter autorização do Secretário de Desenvolvimento Econômico Casula; que, no período em que o aeródromo esteve interditado, nunca presenciou nenhuma abordagem da guarda municipal nem de viaturas para impedir pousos; que as viaturas ficavam no interior do aeródromo e nas cabeceiras da ponte que dão acesso à pista; que, na sua equipe, o único agente de segurança que trabalha armado é o policial civil Moacyr; que, sobre a aeronave que caiu na lagoa, ela não tentou pousar no aeródromo nem o sobrevoou. Novamente ouvido em 25/11/2013 (fls. 195/197 do OUT24 do evento 41 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102), Leandro declarou que

trabalha no interior do aeródromo e é subordinado ao Secretário de Segurança Pública; que o chefe da equipe é Moacyr; que sua equipe era composta pelos agentes Paulo, Moacyr e Fernando; que Moacyr portava arma, mas nunca a ostentou em público; que, no dia do fato, a única aeronave que pousou no aeródromo foi uma aeronave da empresa QNE; que, conforme a determinação, foi até o piloto para pedir a sua identificação, mas ele não quis se identificar, batendo no peito e dizendo que resolveria com o Pedro Magalhães, não dando mais atenção ao depoente; que o agente Moacyr foi até o piloto e o proprietário da QNE, sendo que este disse "vocês colocaram o carro dentro da pista", ao que Moacyr respondeu: "Se tivesse colocado os carros na pista como vocês conseguiriam pousar"; que foram orientados a identificar e qualificar as pessoas que estivessem nas aeronaves que pousassem, sendo que, para decolarem de volta, teriam de obter autorização do Sr. Casula. Antes, no dia 25/10/2013, Leandro foi ouvido no Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro e declarou que estava de serviço no dia 21/10/2013; que viu a aeronave da QNE pousar; que o piloto da aeronave foi devidamente abordado pelos agentes da guarda municipal após o término do procedimento de pouso; que a abordagem foi feita pelos agentes Paulo e Moacyr e pelo declarante e não foi agressiva; que a abordagem foi feita com a viatura que, no entanto, não entrou na pista; que a abordagem tinha por finalidade a apresentação da documentação da aeronave (fls. 79/80 do OUT39 do evento 54 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Interrogado em Juízo, Leandro declarou que, na época, ocupava o cargo comissionado de agente administrativo e, antes, era encarregado de obra; que foi designado para tomar conta do patrimônio do aeródromo de Maricá; que recebia ordem da inspetoria do comando da guarda municipal; que começou a trabalhar no aeroporto depois da edição do decreto; que sua função era de motorista quando tinha de sair do aeroporto; que, no aeródromo, o carro ficava parado, e os agentes ficavam dentro dele; que, quando chegava uma aeronave, os agentes iam até o piloto.

No curso da instrução processual, nenhuma testemunha foi capaz de identificar o réu Leandro Pereira de Oliveira como sendo um dos agentes que contribuíram para expor as aeronaves a risco, conforme descrito na denúncia. Além disso, também após a instrução, foi possível observar que tanto os agentes contratados quanto os guardas municipais realocados para atuarem no aeródromo, após a edição do decreto municipal, passaram a cumprir ordens emanadas de seus superiores, com fundamento em norma editada pelo Prefeito e em ordens de serviços escritas, tanto que alguns deles reportavam, por escrito, ao Secretário Municipal de Segurança Pública Fabrício Soares Bittencourt os fatos que ocorriam. Vale destacar, ainda, conforme amplamente demonstrado não só pela atuação deles no aeródromo como também pelos depoimentos colhidos, que eles não tiveram treinamento específico para a atuação no aeródromo e nas atividades atinentes à rotina de navegação aérea.

Em um dos vídeos do *youtube* mencionados na denúncia (<http://www.youtube.com/watch?v=nq7cgldh0zQ>), é possível ver que há uma van estacionada na ponte que dá acesso a um hangar e chegam dois carros, um menor e um maior, de onde saem agentes com colete vermelho. O agente Fernando fala com a repórter da TV Bandeirantes e diz que ela deverá se dirigir à prefeitura para falar com o Sr. Casula. Fernando diz que está transmitindo a ordem, e não dando a ordem. Fernando fala de forma educada. Nilson e Neudy, testemunhas que depuseram em Juízo, aparecem no vídeo. Fernando diz que a pessoa que está acima dele está sendo chamada para debater de igual para igual com eles. Fernando diz que não está lá para brigar nem causar constrangimento.

Por esses motivos, conforme reconhecido pelo MPF nas alegações finais, é inevitável a absolvição de Leandro Pereira de Oliveira da acusação da prática dos crimes previstos no art. 261, caput, do Código Penal, em relação aos fatos envolvendo os pilotos Pedro Correia Guimarães e Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, por falta de prova suficiente para a condenação.

Da autoria de Thiago de Souza Adão (réu na ação penal nº 0000722-71.2014.4.02.5102)

Thiago de Souza Adão foi um dos guardas municipais realocados pela Secretaria Municipal de Segurança Pública, chefiada à época por Fabrício Soares Bittencourt e à qual estava vinculada a Guarda Municipal, para atuar no aeródromo de Maricá após a edição do Decreto nº 171/2013, do então Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira.

Em alegações finais, o MPF requereu a absolvição do réu Thiago, entendendo que não ficou comprovada a sua autoria, nos seguintes termos:

“Ademais, conforme afirmam os demais réus em seus respectivos interrogatórios, não obstante neguem terem ingressado a qualquer título na pista, agiam sob ordens de FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT, que os designou e coordenou condutas dos agentes municipais no aeródromo, valendo menção às declarações de RENATO LUIZ MOREIRA que confirmou a aposição de lacre nos hangares determinadas por FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT; além de estarem submetidos à autoridade de Lourival Casula Filho, réu nos autos da Ação Penal nº 0500797-48.2017.4.02.5102).

Verifica-se portanto, controle finalístico efetivo por parte do réu FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT, na qualidade de coordenador das atividades realizadas pelos agentes da municipalidade.

Todavia, o mesmo não se pode afirmar a respeito dos demais réus. Isto porque, não obstante inexistir qualquer dúvida acerca da ocorrência das condutas delitivas narradas na exordial, não foi possível no curso da instrução realizar a individualização da participação dos demais réus, guardas municipais. O único

declarante, NILSON RIBEIRO DE MELO, que pode confirmar a identidade de um dos réus como sendo um dos agentes que atuavam junto ao aeródromo, não soube declinar qual deles efetivamente realizou as condutas delitivas, nem o que eles efetivamente praticaram. Por tais motivos, a prova afigura-se como insuficiente para a individualização da autoria dos guardas municipais na prática dos atos tendentes a impedir ou dificultar a navegação aérea, razão pela qual pugna o Parquet pelas suas absolvições.”

Com efeito, todos os agentes afirmaram que cumpriam ordens superiores que, para eles, não eram manifestamente ilegais, até porque estavam baseadas no decreto do prefeito e em ordens de serviço. Afirmaram, também, que foram realocados para atuarem no aeródromo sem treinamento específico, com a finalidade única de resguardar o patrimônio que lá havia, especialmente o existente nos hangares e nas dependências do aeródromo. Negaram que a pista estivesse interditada para pousos e decolagens e que havia a interferência deles nos procedimentos de pouso, sendo que a restrição existia apenas na entrada do aeroporto por terra e que os pilotos eram abordados para fins de controle quanto à regularidade da documentação. De qualquer forma, demonstraram não saber se o baseamento das viaturas colocava ou não em risco a segurança dos voos. Em relação às decolagens, confirmaram que, de fato, havia a necessidade de o piloto obter uma autorização do Secretário Casula para decolar.

Em sede policial, Thiago prestou depoimento no dia 31/10/2013 (fls. 104/105 do OUT20 no evento 37 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102). Declarou que trabalha como guarda municipal na Prefeitura de Maricá, no grupo tático de operações no aeródromo de Maricá; que a guarda municipal está subordinada ao Secretário de Segurança Municipal, sendo que as ordens que lhe são dadas vêm do Comandante da Guarda Municipal; que soube da interdição do aeródromo no dia da formação do grupo tático de operações, quando o Secretário de Desenvolvimento Casula informou que o aeródromo estava fechado e que o GTO estaria lá de prontidão; que não recebeu ordem para impedir o pouso ou a decolagem de nenhuma aeronave; que, quando uma aeronave pousava, os agentes de apoio abordavam o piloto para verificar a procedência do voo; que não fez nenhum tipo de abordagem a aeronaves que viessem a pousar no aeródromo; que a viatura da GTO fica na ponte que dá acesso à pista próximo ao hangar das aeronaves; que, no dia do acidente, não abordou o piloto Pablo; que não presenciou viaturas da guarda municipal ou do grupo de apoio no meio da pista de pouso e decolagem para impedir o pouso de aeronaves.

Interrogado em Juízo, Thiago de Souza Adão declarou que, na época, era guarda municipal concursado fazia 8 meses; que sabe que o prefeito editou um decreto fechando o aeroporto após a ocorrência de um acidente com um avião; que recebia ordem diretamente do comandante Luciano Moretti; que a ordem era ficar na ponte próximo ao hangar; que o objetivo era não deixar ninguém entrar nos hangares sem

autorização; que a equipe estava lá para fazer a vigilância dos hangares; que os aviões pousavam normalmente durante os três/quatro meses em que trabalhou no local; que dirigia viatura e nunca entrou na pista de pouso e decolagem, até porque colocaria em risco a sua vida e a dos ocupantes do avião; que, depois de 21/10/2013, trabalhou no aeroporto por cerca de mais um mês.

Ademais, o documento trazido pela defesa no OUT189 no evento 238 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102 demonstra que os guardas municipais eram escalados através de ordem de serviço para atuarem no aeroporto, conforme determinado pelo Comandante da Guarda Civil Municipal, à época Luciano Moretti Lopes, e executado por um inspetor de dia. Ouvido no MPRJ em 25/11/2013, Luciano informou que ninguém ingressava no aeroporto sem autorização do Secretário Lourival Casula; que os agentes não receberam treinamento específico para efetuar a segurança do local; que o objetivo era efetuar a guarda patrimonial do aeroporto; que os agentes se comunicam entre si por rádio que não alcança a frequência das aeronaves; que os agentes da guarda são orientados a impedir a decolagem quando os pilotos não apresentam a documentação pertinente, mas eles não estão autorizados a entrar na frente da aeronave para impedir o voo; que, no procedimento de pouso, os agentes estão orientados a aguardar o término do procedimento de pouso para, então, abordar os pilotos solicitando os documentos da aeronave.

No curso da instrução processual, nenhuma testemunha foi capaz de identificar o réu Thiago de Souza Adão como sendo um dos agentes que contribuíram para expor as aeronaves a risco, conforme descrito na denúncia. Além disso, também após a instrução, foi possível observar que tanto os agentes contratados quanto os guardas municipais realocados para atuarem no aeródromo, após a edição do decreto municipal, passaram a cumprir ordens emanadas de seus superiores, com fundamento em norma editada pelo Prefeito e em ordens de serviços escritas, tanto que alguns deles reportavam, por escrito, ao Secretário Municipal de Segurança Pública Fabrício Soares Bittencourt os fatos que ocorriam. Vale destacar, ainda, conforme amplamente demonstrado não só pela atuação deles no aeródromo como também pelos depoimentos colhidos, que eles não tiveram treinamento específico para a atuação no aeródromo e nas atividades atinentes à rotina de navegação aérea.

Em um dos vídeos do *youtube* mencionados na denúncia (<http://www.youtube.com/watch?v=nq7cgldh0zQ>), é possível ver que há uma van estacionada na ponte que dá acesso a um hangar e chegam dois carros, um menor e um maior, de onde saem agentes com colete vermelho. O agente Fernando fala com a repórter da TV Bandeirantes e diz que ela deverá se dirigir à prefeitura para falar com o Sr. Casula. Fernando diz que está transmitindo a ordem, e não dando a ordem. Fernando fala de forma educada. Nilson e Neudy, testemunhas que depuseram em Juízo, aparecem no vídeo. Fernando diz que a pessoa que

está acima dele está sendo chamada para debater de igual para igual com eles. Fernando diz que não está lá para brigar nem causar constrangimento.

Por esses motivos, conforme reconhecido pelo MPF nas alegações finais, é inevitável a absolvição de Thiago de Souza Adão da acusação da prática dos crimes previstos no art. 261, caput, do Código Penal, em relação aos fatos envolvendo os pilotos Pedro Correia Guimarães e Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, por falta de prova suficiente para a condenação.

Da autoria de Renato Luiz Moreira (réu na ação penal nº 0000722-71.2014.4.02.5102)

Renato Luiz Moreira foi um dos guardas municipais realocados pela Secretaria Municipal de Segurança Pública, chefiada à época por Fabrício Soares Bittencourt e à qual estava vinculada a Guarda Municipal, para atuar no aeródromo de Maricá após a edição do Decreto nº 171/2013, do então Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira.

Em alegações finais, o MPF requereu a absolvição do réu Renato, entendendo que não ficou comprovada a sua autoria, nos seguintes termos:

“Ademais, conforme afirmam os demais réus em seus respectivos interrogatórios, não obstante neguem terem ingressado a qualquer título na pista, agiam sob ordens de FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT, que os designou e coordenou condutas dos agentes municipais no aeródromo, valendo menção às declarações de RENATO LUIZ MOREIRA que confirmou a aposição de lacre nos hangares determinadas por FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT; além de estarem submetidos à autoridade de Lourival Casula Filho, réu nos autos da Ação Penal nº 0500797-48.2017.4.02.5102).

Verifica-se portanto, controle finalístico efetivo por parte do réu FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT, na qualidade de coordenador das atividades realizadas pelos agentes da municipalidade.

Todavia, o mesmo não se pode afirmar a respeito dos demais réus. Isto porque, não obstante inexistir qualquer dúvida acerca da ocorrência das condutas delitivas narradas na exordial, não foi possível no curso da instrução realizar a individualização da participação dos demais réus, guardas municipais. O único declarante, NILSON RIBEIRO DE MELO, que pode confirmar a identidade de um dos réus como sendo um dos agentes que atuavam junto ao aeródromo, não soube declinar qual deles efetivamente realizou as condutas delitivas, nem o que eles efetivamente praticaram. Por tais motivos, a prova afigura-se como insuficiente para a individualização da autoria dos guardas municipais na prática dos atos tendentes a impedir ou dificultar a navegação aérea, razão pela qual pugna o Parquet pelas suas absolvições.”

Com efeito, todos os agentes afirmaram que cumpriam ordens superiores que, para eles, não eram manifestamente ilegais, até porque estavam baseadas no decreto do prefeito e em ordens de serviço. Afirmaram, também, que foram realocados para atuarem no aeródromo sem treinamento específico, com a finalidade única de resguardar o patrimônio que lá havia, especialmente o existente nos hangares e nas dependências do aeródromo. Negaram que a pista estivesse interditada para pousos e decolagens e que havia a interferência deles nos procedimentos de pouso, sendo que a restrição existia apenas na entrada do aeroporto por terra e que os pilotos eram abordados para fins de controle quanto à regularidade da documentação. De qualquer forma, demonstraram não saber se o baseamento das viaturas colocava ou não em risco a segurança dos voos. Em relação às decolagens, confirmaram que, de fato, havia a necessidade de o piloto obter uma autorização do Secretário Casula para decolar.

Em sede policial, Renato prestou depoimento no dia 31/10/2013 (fls. 106/107 do OUT20 no evento 37 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102). Declarou que trabalha como guarda municipal na Prefeitura de Maricá, no grupo tático de operações no aeródromo de Maricá; que a guarda municipal está subordinada ao Secretário de Segurança Municipal; que não recebeu ordem para impedir o pouso ou a decolagem de nenhuma aeronave; que não fez nenhum tipo de abordagem a aeronaves que viessem pousar no aeródromo; que a viatura da GTO fica na ponte que dá acesso à pista próximo ao hangar das aeronaves; que, no dia do acidente, não abordou o piloto Pablo; que não presenciou viaturas da guarda municipal ou do grupo de apoio no meio da pista de pouso e decolagem para impedir o pouso de aeronaves. Antes, no dia 29/10/2013, Renato foi ouvido no Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro e declarou que estava em serviço no dia 21/10/2013; que seguia as ordens de serviço; que ficava no hangar, próximo à ponte; que a ordem foi exercer a guarda patrimonial do aeroporto; que não viu a aeronave da QNE pousar; que nunca viu as viaturas trafegarem na pista; que há a necessidade de obter autorização da prefeitura para retirar as aeronaves dos hangares (fls. 128/130 do OUT41 do evento 56 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Interrogado em Juízo, Renato declarou que é guarda municipal concursado desde 2002; que foi criado um grupamento tático na guarda municipal para o qual se inscreveu para atuar nas ruas; que o grupamento não foi criado para atuar no aeródromo; que, com a queda do avião e depois do decreto do Prefeito, esse grupamento foi escalado para atuar no aeródromo; que sua função era cuidar do patrimônio do aeródromo; que, para retirar algum bem do aeródromo ou entrar no hangar, era necessário obter uma autorização do Secretário Casula; que ficava perto dos hangares, na cabeceira da ponte que dava acesso à pista; que a guarda municipal não trabalhava armada; que não dirigia viatura; que a viatura ficava posicionada perto da ponte no aeródromo; que a viatura se deslocava apenas do hangar até a portaria, porque era uma distância grande; que nunca viu as viaturas ingressarem na pista para

impedirem pousos e decolagens; que via aeronaves sobrevoando o aeroporto, mas não se lembra tentativas de pouso e arremetida; que o tráfego de aviões era comum, porque havia escolas de pilotagem no aeródromo; que as ordens de serviço eram passadas pela inspetoria de dia, e a orientação era acompanhar as pessoas até os hangares que estivessem munidas de autorização para retirar bens; que as viaturas não transitavam pela pista e ficavam na cabeceira da ponte ou no meio da ponte, próximo a um hangar; que, ao que sabe, o prefeito editou o decreto, e Casula ficou responsável por passar as orientações para o comando da guarda municipal; que os agentes lacraram os hangares; que os agentes eram contratados, ao contrário dos guardas municipais; que os guardas não abordavam os pilotos de avião.

No curso da instrução processual, nenhuma testemunha foi capaz de identificar o réu Renato Luiz Moreira como sendo um dos agentes que contribuíram para expor as aeronaves a risco, conforme descrito na denúncia. Além disso, também após a instrução, foi possível observar que tanto os agentes contratados quanto os guardas municipais realocados para atuarem no aeródromo, após a edição do decreto municipal, passaram a cumprir ordens emanadas de seus superiores, com fundamento em norma editada pelo Prefeito e em ordens de serviços escritas, tanto que alguns deles reportavam, por escrito, ao Secretário Municipal de Segurança Pública Fabrício Soares Bittencourt os fatos que ocorriam. Vale destacar, ainda, conforme amplamente demonstrado não só pela atuação deles no aeródromo como também pelos depoimentos colhidos, que eles não tiveram treinamento específico para a atuação no aeródromo e nas atividades atinentes à rotina de navegação aérea.

Em um dos vídeos do *youtube* mencionados na denúncia (<http://www.youtube.com/watch?v=nq7cgldh0zQ>), é possível ver que há uma van estacionada na ponte que dá acesso a um hangar e chegam dois carros, um menor e um maior, de onde saem agentes com colete vermelho. O agente Fernando fala com a repórter da TV Bandeirantes e diz que ela deverá se dirigir à prefeitura para falar com o Sr. Casula. Fernando diz que está transmitindo a ordem, e não dando a ordem. Fernando fala de forma educada. Nilson e Neudy, testemunhas que depuseram em Juízo, aparecem no vídeo. Fernando diz que a pessoa que está acima dele está sendo chamada para debater de igual para igual com eles. Fernando diz que não está lá para brigar nem causar constrangimento.

Por esses motivos, conforme reconhecido pelo MPF nas alegações finais, é inevitável a absolvição de Renato Luiz Moreira da acusação da prática dos crimes previstos no art. 261, caput, do Código Penal, em relação aos fatos envolvendo os pilotos Pedro Correia Guimarães e Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, por falta de prova suficiente para a condenação.

Da autoria de Fernando César Ribeiro Mentzingen (réu na ação penal nº 0000722-71.2014.4.02.5102)

Fernando César Ribeiro Mentzingen foi um dos agentes administrativos contratados pela Secretaria Municipal de Segurança Pública, chefiada à época por Fabrício Soares Bittencourt, para atuar no aeródromo de Maricá após a edição do Decreto nº 171/2013, do então Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira.

Em alegações finais, o MPF requereu a absolvição do réu Fernando, entendendo que não ficou comprovada a sua autoria, nos seguintes termos:

“Ademais, conforme afirmam os demais réus em seus respectivos interrogatórios, não obstante neguem terem ingressado a qualquer título na pista, agiam sob ordens de FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT, que os designou e coordenou condutas dos agentes municipais no aeródromo, valendo menção às declarações de RENATO LUIZ MOREIRA que confirmou a aposição de lacre nos hangares determinadas por FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT; além de estarem submetidos à autoridade de Lourival Casula Filho, réu nos autos da Ação Penal nº 0500797-48.2017.4.02.5102).

Verifica-se portanto, controle finalístico efetivo por parte do réu FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT, na qualidade de coordenador das atividades realizadas pelos agentes da municipalidade.

Todavia, o mesmo não se pode afirmar a respeito dos demais réus. Isto porque, não obstante inexistir qualquer dúvida acerca da ocorrência das condutas delitivas narradas na exordial, não foi possível no curso da instrução realizar a individualização da participação dos demais réus, guardas municipais. O único declarante, NILSON RIBEIRO DE MELO, que pode confirmar a identidade de um dos réus como sendo um dos agentes que atuavam junto ao aeródromo, não soube declinar qual deles efetivamente realizou as condutas delitivas, nem o que eles efetivamente praticaram. Por tais motivos, a prova afigura-se como insuficiente para a individualização da autoria dos guardas municipais na prática dos atos tendentes a impedir ou dificultar a navegação aérea, razão pela qual pugna o Parquet pelas suas absolvições.”

Com efeito, todos os agentes afirmaram que cumpriam ordens superiores que, para eles, não eram manifestamente ilegais, até porque estavam baseadas no decreto do prefeito e em ordens de serviço. Afirmaram, também, que foram realocados para atuarem no aeródromo sem treinamento específico, com a finalidade única de resguardar o patrimônio que lá havia, especialmente o existente nos hangares e nas dependências do aeródromo. Negaram que a pista estivesse interdita para pousos e decolagens e que havia a interferência deles nos procedimentos de pouso, sendo que a restrição existia apenas na entrada do aeroporto por terra e que os pilotos eram abordados para fins de controle quanto à regularidade da documentação. De qualquer forma, demonstraram não saber se o baseamento das viaturas colocava ou não em risco a segurança dos voos. Em relação às decolagens, confirmaram que, de fato, havia a necessidade de o piloto obter uma autorização do Secretário Casula para decolar.

Em sede policial, Fernando prestou depoimento no dia 22/11/2013 (fls. 184/186 do OUT24 no evento 41 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102). Declarou que trabalha na prefeitura de Maricá no cargo de agente administrativo da Secretaria Municipal de Segurança Pública; que atua no interior do aeródromo de Maricá; que é subordinado ao Secretário de Segurança; que começou a trabalhar no dia 14/10/2013, quando o aeródromo já estava interditado por força do Decreto nº 171/2013; que nunca recebeu ordem para impedir o pouso de qualquer aeronave; que, para decolar, a aeronave precisava obter autorização do Secretário de Desenvolvimento Econômico Casula; que qualquer aeronave que pousasse tinha de se identificar e era informada da interdição do aeródromo; que nunca presenciou nenhuma abordagem da guarda municipal nem dos agentes de apoio com o intuito de impedir o pouso de aeronaves; que as viaturas ficavam na cabeceira das pontes, que dão acesso à pista e no interior do aeródromo; que, no dia 21/10/2013, estava em serviço no aeródromo, e a equipe era composta pelos agentes Moacyr, Paulo e Leandro; que, nesse dia, uma aeronave da empresa QNE pousou no aeródromo, sendo que a equipe se dirigiu até a aeronave para os procedimentos de praxe (qualificar o piloto e lhe informar que o aeroporto estava interditado e que, para decolar, deveria obter uma autorização do Sr. Casula); que, nesse dia, nenhuma aeronave tentou pousar no aeródromo nem é verdade a alegação de que o piloto da aeronave QNE tentou pousar e teve de arremeter; que a aeronave que caiu na lagoa não tentou pousar no aeródromo nem o sobrevoou; que não trabalha armado nem viu nenhum agente portando arma de fogo. Antes, no dia 30/10/2013, Fernando foi ouvido no Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro e declarou que estava em serviço no dia 21/10/2013; que viu a aeronave da QNE sobrevoando o aeroporto, e, quando ela pousou, uma viatura foi ao encontro do piloto; que não viu o avião arremeter; que a viatura da guarda municipal estava a cerca de 50 metros da pista principal; que recebeu as orientações de não entrar na pista, de que a abordagem aos pilotos deve ser feita após o pouso da aeronave para lhes dizer-lhes que devem obter autorização na prefeitura para decolarem, informando que o aeroporto está fechado; que alguns agentes de segurança usavam arma de fogo, mas não de forma ostensiva; que nunca viu as viaturas da prefeitura trafegarem na pista, sendo que trafegam na pista lateral de terra; que não viu a aeronave acidentada sobrevoar o aeroporto de Maricá; que é exigida autorização do Secretário Casula para a retirada de aeronaves dos hangares e para a permanência delas no aeroporto (fls. 323/326 do OUT59 do evento 122 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Interrogado em Juízo, Fernando declarou que, na época, foi contratado como agente administrativo pela Secretaria de Segurança; que, após a contratação, foi designado para atuar no aeródromo, mas não sabe se a contratação se deu por causa da interdição do aeródromo; que a função era resguardar as dependências do aeródromo e orientar pilotos em caso de pouso; que chegou a se reportar a um ou dois pilotos que chegaram a fazer o pouso e que, na ocasião, os orientou de que o aeródromo estava interditado pela prefeitura e que, se eles

permanecessem, deveriam ser encaminhados à Secretaria de Desenvolvimento Econômico, do Secretário Casula; que, em seguida, a decolagem foi normal; que não havia impedimento aos pousos; que as aeronaves que já estavam no aeroporto só saíam com autorização da Secretaria; que atuou no aeródromo por cerca de quatro meses; que "a ordem que nós tínhamos era que o aeródromo estava interditado para o movimento normal, mas se acontecer de vir algum avião e fizer o pouso, você recebe e orienta, e eles ficam ou vão embora, que foi o que foi feito de minha parte, nos dias em que eu estava trabalhando"; que o aeródromo estava interditado; que os hangares estavam lacrados e que a ordem era resguardar o patrimônio; que o pouso era feito normalmente, mas os pilotos eram orientados no sentido de que o aeródromo estava interditado; que ninguém nunca acessou a pista, que a pista estava livre; que, se a aeronave permanecesse no aeródromo, só poderia decolar com autorização do Secretário Casula; que nunca se entrou na pista a pé ou com viaturas nos dias em que estava escalado para trabalhar; que, no dia do acidente fatal na lagoa de Maricá, estava em serviço e não viu a aeronave no espaço aéreo do aeródromo.

No curso da instrução processual, nenhuma testemunha foi capaz de identificar o réu Fernando César Ribeiro Mentzingen como sendo um dos agentes que contribuíram para expor as aeronaves a risco, conforme descrito na denúncia. Além disso, também após a instrução, foi possível observar que tanto os agentes contratados quanto os guardas municipais realocados para atuarem no aeródromo, após a edição do decreto municipal, passaram a cumprir ordens emanadas de seus superiores, com fundamento em norma editada pelo Prefeito e em ordens de serviços escritas, tanto que alguns deles reportavam, por escrito, ao Secretário Municipal de Segurança Pública Fabrício Soares Bittencourt os fatos que ocorriam. Vale destacar, ainda, conforme amplamente demonstrado não só pela atuação deles no aeródromo como também pelos depoimentos colhidos, que eles não tiveram treinamento específico para a atuação no aeródromo e nas atividades atinentes à rotina de navegação aérea.

Em um dos vídeos do *youtube* mencionados na denúncia (<http://www.youtube.com/watch?v=nq7cgldh0zQ>), é possível ver que há uma van estacionada na ponte que dá acesso a um hangar e chegam dois carros, um menor e um maior, de onde saem agentes com colete vermelho. O agente Fernando fala com a repórter da TV Bandeirantes e diz que ela deverá se dirigir à prefeitura para falar com o Sr. Casula. Fernando diz que está transmitindo a ordem, e não dando a ordem. Fernando fala de forma educada. Nilson e Neudy, testemunhas que depuseram em Juízo, aparecem no vídeo. Fernando diz que a pessoa que está acima dele está sendo chamada para debater de igual para igual com eles. Fernando diz que não está lá para brigar nem causar constrangimento.

Por esses motivos, conforme reconhecido pelo MPF nas alegações finais, é inevitável a absolvição de Fernando César Ribeiro Mentzingen da acusação da prática dos crimes previstos no art. 261, caput, do Código Penal, em relação aos fatos envolvendo os pilotos Pedro Correia Guimarães e Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, por falta de prova suficiente para a condenação.

Da autoria de Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão (réu na ação penal nº 0000722-71.2014.4.02.5102)

Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão foi um dos agentes administrativos contratados pela Secretaria Municipal de Segurança Pública, chefiada à época por Fabrício Soares Bittencourt, para atuar no aeródromo de Maricá após a edição do Decreto nº 171/2013, do então Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira.

Em alegações finais, o MPF requereu a absolvição do réu Moacyr, entendendo que não ficou comprovada a sua autoria, nos seguintes termos:

“Ademais, conforme afirmam os demais réus em seus respectivos interrogatórios, não obstante neguem terem ingressado a qualquer título na pista, agiam sob ordens de FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT, que os designou e coordenou condutas dos agentes municipais no aeródromo, valendo menção às declarações de RENATO LUIZ MOREIRA que confirmou a aposição de lacre nos hangares determinadas por FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT; além de estarem submetidos à autoridade de Lourival Casula Filho, réu nos autos da Ação Penal nº 0500797-48.2017.4.02.5102).

Verifica-se portanto, controle finalístico efetivo por parte do réu FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT, na qualidade de coordenador das atividades realizadas pelos agentes da municipalidade.

Todavia, o mesmo não se pode afirmar a respeito dos demais réus. Isto porque, não obstante inexista qualquer dúvida acerca da ocorrência das condutas delitivas narradas na exordial, não foi possível no curso da instrução realizar a individualização da participação dos demais réus, guardas municipais. O único declarante, NILSON RIBEIRO DE MELO, que pode confirmar a identidade de um dos réus como sendo um dos agentes que atuavam junto ao aeródromo, não soube declinar qual deles efetivamente realizou as condutas delitivas, nem o que eles efetivamente praticaram. Por tais motivos, a prova afigura-se como insuficiente para a individualização da autoria dos guardas municipais na prática dos atos tendentes a impedir ou dificultar a navegação aérea, razão pela qual pugna o Parquet pelas suas absolvições.

Com efeito, todos os agentes afirmaram que cumpriam ordens superiores que, para eles, não eram manifestamente ilegais, até porque estavam baseadas no decreto do prefeito e em ordens de serviço. Afirmaram, também, que foram realocados para atuarem no aeródromo sem treinamento específico, com a finalidade única de resguardar o patrimônio que lá havia, especialmente o existente nos hangares e nas

dependências do aeródromo. Negaram que a pista estivesse interditada para pousos e decolagens e que havia a interferência deles nos procedimentos de pouso, sendo que a restrição existia apenas na entrada do aeroporto por terra e que os pilotos eram abordados para fins de controle quanto à regularidade da documentação. De qualquer forma, demonstraram não saber se o baseamento das viaturas colocava ou não em risco a segurança dos voos. Em relação às decolagens, confirmaram que, de fato, havia a necessidade de o piloto obter uma autorização do Secretário Casula para decolar.

Em sede policial, Moacyr prestou depoimento no dia 22/11/2013 (fls. 187/188 do OUT24 no evento 41 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102). Declarou que trabalha na prefeitura de Maricá no cargo de agente administrativo da Secretaria Municipal de Segurança Pública; que atua no interior do aeródromo de Maricá; que é subordinado ao Secretário de Segurança; que começou a trabalhar na Secretaria de Segurança no dia 1/3/2013, ficando no aeródromo a partir de sua interdição, por força do Decreto nº 171/2013; que nunca recebeu ordem para impedir o pouso de qualquer aeronave; que, para decolar, a aeronave precisava obter autorização do Secretário de Desenvolvimento Econômico Casula; que qualquer aeronave que pousasse tinha de se identificar e era informada da interdição do aeródromo; que nunca presenciou nenhuma abordagem da guarda municipal nem dos agentes de apoio com o intuito de impedir o pouso de aeronaves; que a orientação foi sempre a de não intervir na pista e muito menos transitar por ela durante o horários de pousos e decolagens; que as viaturas ficavam na cabeceira das pontes, que dão acesso à pista, e no interior do aeródromo; que, no dia 21/10/2013, estava em serviço no aeródromo, e a equipe era composta pelos agentes Fernando, Paulo e Leandro; que, nesse dia, uma aeronave da empresa QNE pousou no aeródromo, sendo que a equipe se dirigiu até a aeronave para os procedimentos de praxe (qualificar o piloto e lhe informar que o aeroporto estava interditado e que, para decolar, deveria obter uma autorização do Sr. Casula); que, nesse dia, nenhuma aeronave tentou pousar no aeródromo nem é verdadeira a alegação de que o piloto da aeronave QNE tentou pousar e teve de arremeter; que a aeronave que caiu na lagoa não tentou pousar no aeródromo nem o sobrevoou; que trabalha armado, mantendo a arma na cintura.

Interrogado em Juízo, Moacyr declarou que é policial civil desde 1991; que foi chamado pelo Secretário Fabrício para integrar a Secretaria de Segurança; que andava armado; que acha que, na Secretaria de Segurança, era o único policial civil, sendo que os demais eram policiais militares reformados; que, quando houve a interdição do aeródromo, foi remanejado para atuar no local; que sua função era cuidar da segurança dos hangares e das aeronaves que estavam no aeródromo sob a responsabilidade da prefeitura; que, para retirar algum bem do aeródromo, havia a necessidade de obter autorização do Sr. Casula; que a Secretaria de Segurança mantinha viaturas nas dependências do aeroporto para conduzir os servidores; que as viaturas

não entravam na pista; que as aeronaves pousavam e decolavam normalmente e às vezes faziam sobrevoos, em treinamento; que apenas as aeronaves que já estavam dentro do pátio, quando da interdição do aeródromo, dependiam de autorização do Sr. Casula para a sua retirada; não existia bloqueio para o pouso de aeronaves; que sua função específica era cuidar do patrimônio existente no aeródromo; que a arremetida era comum nos treinamentos no aeródromo; que não viu a aeronave que caiu na lagoa tentando pousar no aeródromo; que viu a aeronave anterior arremeter e depois pousar normalmente, não sabendo o motivo da arremetida; que a ponte dava acesso à pista, e o limite dos agentes era a ponte; que não havia ingerência na pista.

No OUT22 no evento 39 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102 (fls. 144), há um ofício assinado pelo agente Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão e dirigido ao então Secretário de Segurança Pública Fabrício Soares Bittencourt, datado de 30/10/2013, em que relata que ele e o agente Leandro foram recebidos de forma ríspida por um piloto cuja aeronave da empresa Skylab havia pousado no aeroporto naquele dia. No ofício, Moacyr relatou que *"eu, Moacyr; perguntei a um dos indivíduos sobre sua permanência no aeroporto ou se iriam decolar novamente, o mesmo disse que não tinha satisfação a me dar, que não me conhecia como nada, e que só tinha satisfações à ANAC. Indaguei se ele tinha o conhecimento da interdição do Aeroporto, momento em que respondeu que somente a ANAC poderia fazer tal procedimento, se negando a identificar-se."*

Às fls. 100/101 do OUT40 no evento 40 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102, consta um memorando circular nº 475/2013, de 27/10/2013, assinado por Moacyr Winder Brandão e Fabrício Soares Bittencourt, em que relatam ao Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira e Secretário Lourival Casula o seguinte: *"No dia 21/10/2013, um helicóptero da cor azul sobrevoou na parte da tarde várias vezes o aeroporto aterrissando, levantando inúmeras vezes, por voltas das 16h30min, o referido helicóptero aterrissou no local paralelo e posterior a pista próximo a biruta ficando oculto por detrás dos matos durante um período que depois de aproximadamente 10 minutos o agente Fernando juntamente com o GM Moreira e outro GM que não me recordo o nome, disseram que iam até o helicóptero para verificar, haja vista se tratava de uma atitude suspeita, que eu o assessor de segurança Moacyr juntamente com os agentes Leandro e Gomes fomos em seguida também em apoio, parando a viatura antes de chegar na pista, sendo que somente eu (Moacyr) desembarquei para ir até o local onde se encontrava o helicóptero, momento em que um avião da QNE sobrevoou em baixa altitude a pista, e eu fui ao local do helicóptero sendo que antes mesmo de chegar ele levantou voo. (...) que a viatura já estava no local onde a aeronave da QNE havia pousado próximo ao hangar do IMA, junto a van que ao me aproximar fui interpelado pelo piloto que o mesmo teve que arremeter a aeronave em virtude da viatura estar no meio da pista, fato que imediatamente foi negado, pois em*

momento algum a viatura invadiu a pista, que além do piloto estava o responsável pela QNE e uma outra pessoa sendo que esclareci que tanto não havia invadido a pista que eles pousaram normalmente.”

Vê-se, portanto, que Moacyr tinha o hábito de relatar aos seus superiores fatos que ocorriam no aeroporto com pilotos.

No curso da instrução processual, nenhuma testemunha foi capaz de identificar o réu Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão como sendo um dos agentes que contribuíram para expor as aeronaves a risco, conforme descrito na denúncia. Além disso, também após a instrução, foi possível observar que tanto os agentes contratados quanto os guardas municipais realocados para atuarem no aeródromo, após a edição do decreto municipal, passaram a cumprir ordens emanadas de seus superiores, com fundamento em norma editada pelo Prefeito e em ordens de serviços escritas, tanto que alguns deles reportavam, por escrito, ao Secretário Municipal de Segurança Pública Fabrício Soares Bittencourt os fatos que ocorriam. Vale destacar, ainda, conforme amplamente demonstrado não só pela atuação deles no aeródromo como também pelos depoimentos colhidos, que eles não tiveram treinamento específico para a atuação no aeródromo e nas atividades atinentes à rotina de navegação aérea.

Em um dos vídeos do *youtube* mencionados na denúncia (<http://www.youtube.com/watch?v=nq7cgldh0zQ>), é possível ver que há uma van estacionada na ponte que dá acesso a um hangar e chegam dois carros, um menor e um maior, de onde saem agentes com colete vermelho. O agente Fernando fala com a repórter da TV Bandeirantes e diz que ela deverá se dirigir à prefeitura para falar com o Sr. Casula. Fernando diz que está transmitindo a ordem, e não dando a ordem. Fernando fala de forma educada. Nilson e Neudy, testemunhas que depuseram em Juízo, aparecem no vídeo. Fernando diz que a pessoa que está acima dele está sendo chamada para debater de igual para igual com eles. Fernando diz que não está lá para brigar nem causar constrangimento.

Por esses motivos, conforme reconhecido pelo MPF nas alegações finais, é inevitável a absolvição de Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão da acusação da prática dos crimes previstos no art. 261, caput, do Código Penal, em relação aos fatos envolvendo os pilotos Pedro Correia Guimarães e Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, por falta de prova suficiente para a condenação.

Da autoria de Washington Luiz Cardoso Siqueira (réu na ação penal nº 0500797-48.2017.4.02.5102)

De acordo com a primeira denúncia, ainda que o convênio firmado pelo Município de Maricá com a União vedasse expressamente qualquer interferência da municipalidade na navegação aérea, o então Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira editou o Decreto nº

171/2013, determinando o fechamento do aeródromo de Maricá para pousos e decolagens por prazo indeterminado. Editado o decreto, Washington teria determinado que seu Secretário Lourival Casula Filho adotasse as medidas necessárias à sua execução. Sendo assim, Lourival teria determinado não só o fechamento dos portões de acesso ao aeródromo e às suas dependências, como também teria bloqueado o acesso de aeronaves às pistas de pouso e decolagem. Na execução dessas ordens, viaturas e agentes da prefeitura eram posicionados no aeródromo de modo a desencorajar pousos, e, caso houvesse o pouso de uma aeronave, o piloto era imediatamente abordado e orientado a obter uma autorização do Secretário Lourival para decolar.

Nesse contexto, para a acusação, Washington Luiz em momento algum adotou qualquer medida para garantir os níveis de segurança exigidos para a proteção do voo, mas, ao contrário, agravou o cenário de abandono com a escalção de equipe que não estava minimamente preparada para lidar com os riscos inerentes às atividades de navegação aérea. Além disso, o fechamento da pista do aeródromo teria ocorrido de forma arbitrária, sem o conhecimento dos órgãos responsáveis pelo tráfego aéreo tampouco a expedição do necessário NOTAM.

A denúncia narrou também que todo esse movimento capitaneado por Washington e conduzido por Casula teve por objetivo impedir que as escolas de treinamento de voo e as empresas de manutenção de aeronaves instaladas no aeródromo seguissem atuando no local. Nesse sentido, *“mesmo negando a todo tempo qualquer atividade de obstrução da pista, contrariando o próprio texto do decreto municipal (...), ambos, de fato, adotaram diversas medidas para inviabilizar as atividades do aeródromo, não só fechando o acesso às suas dependências, como também relegando-o ao abandono sem estrutura mínima de segurança para o seu pleno funcionamento. Além disso, instalaram equipe com a finalidade exclusiva de criar embaraço para a navegação aérea, pouco importando que, com isso, essa sensível atividade ficasse ainda mais exposta a acidentes.”*

No campo da autoria e do dolo, o MPF alegou que *“os denunciados não só orientaram os agentes municipais a efetivamente criarem embaraços para os pilotos que insistiam em realizar manobras no aeroporto de Maricá, como possuíam pleno conhecimento sobre a forma de atuação deles, já que diversos foram os relatos feitos, não só pelas vítimas, como pelos próprios órgãos de fiscalização e regulação do setor, dentre os quais a ANAC, cujos servidores, a propósito, chegaram a ser impedidos de entrar nas dependências do aeródromo, numa demonstração de truculência e descompromisso com a segurança pública.”* Ademais, *“Obviamente, a possibilidade de uma aeronave em pane tentar realizar um pouso de emergência no aeródromo estava dentro da esfera de previsibilidade do prefeito Washington Quaquá e do secretário dele, Lourival Casula, até porque outros acidentes aéreos já tinham sido registrados na região, um deles inclusive no próprio dia em*

que se deu a edição do fatídico decreto de interdição. Mesmo assim, ambos adotaram a postura mais irresponsável possível mandando para as dependências do aeródromo equipes despreparadas para lidar com essas situações de emergência, cuja missão precípua era impedir os pousos e decolagens ali realizados. De se notar que àquela altura, Washington e Casula tinham conhecimento dos diversos relatos retratando situações de risco envolvendo aeronaves e os agentes da guarda municipal, porém não adotaram nenhuma providência para minimizar a possibilidade de acidente. Pelo contrário, persistiram com a prática ilícita mantendo as equipes no local com absoluta desenvoltura para circular em seu interior, inclusive na pista de pouso, com o propósito direto de inviabilizar as operações aéreas. Com isso, no mínimo assumiriam o risco de produzir o resultado, criando ou mantendo as condições de perigo para a navegação aérea.”

Em resumo, para a acusação, Washington Luiz Cardoso Siqueira e Lourival Casula Filho, respectivamente, Prefeito de Maricá e Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico à época, descumpriram o dever de garantir os níveis de segurança exigidos para as atividades de navegação aérea no aeródromo, contribuindo de forma concreta para expor as aeronaves a risco de dano.

Nas alegações finais, o MPF concluiu pela comprovação da autoria de Washington Luiz Cardoso Siqueira, fundamentando que, a despeito da profusão de notícias veiculadas pela imprensa à época, da literalidade do seu decreto e das comunicações recebidas pela ANAC, o réu se limitou a afirmar não ter tido notícia de nenhuma irregularidade e de haver delegado a administração do aeródromo ao seu Secretário Casula. Concluiu, também, que a conduta do então prefeito demonstrou com clareza e efetividade seu dolo, visto que possuía o poder-dever de agir quando da divulgação das notícias de invasão da pista por agentes atuantes em nome da sua prefeitura.

Já a defesa sustentou que Washington Luiz não tinha conhecimento das irregularidades verificadas no aeródromo de Maricá e que ele não pode ser responsabilizado penalmente somente por sua condição de prefeito daquele município à época, sobretudo porque a gerência do local ficou a cargo do seu Secretário Casula. Sustentou, igualmente, que, a despeito da redação do decreto editado por ele, não foi determinado o fechamento do aeródromo para pousos e decolagens, reforçando que a norma, questionada em Juízo pelas empresas instaladas no local, foi reputada válida. Sendo assim, para a defesa, a municipalidade tinha o respaldo de decisões judiciais favoráveis às medidas decorrentes do decreto municipal como legítimo exercício do seu poder de polícia, ou seja, concluindo pela legalidade do decreto.

Da análise dos elementos informativos produzidos em sede policial e das provas colhidas em Juízo sob o crivo do contraditório e da ampla defesa, é possível concluir pela prova da autoria de Washington

Luiz Cardoso Siqueira em relação aos dois crimes envolvendo os pilotos Pablo e Pedro. Além disso, como foi dito, o crime do art. 261, *caput*, do Código Penal pode ser praticado por ação ou por omissão.

No caso, para a prova da autoria, não foi necessário demonstrar (até porque isso não seria esperado) que o prefeito estivesse no aeródromo de Maricá nos dias dos fatos ou frequentasse o local, mas sim que ele, no topo da escala de hierarquia da prefeitura, tivesse conhecimento dos graves fatos que envolviam o aeródromo – que, segundo ele mesmo disse, era um polo de desenvolvimento para a cidade – e que fiscalizasse a atuação dos seus Secretários a quem delegara expressamente a administração do local. Isso porque, como se viu ao longo das investigações e da instrução processual, não se tratou de meros boatos, mas de fatos que ganharam repercussão na cidade e junto aos órgãos de aviação civil ao longo de meses, o que exigia uma ação por parte do chefe do Poder Executivo Municipal. O que se observou, contudo, foi uma omissão geral do prefeito em relação às questões que envolviam o aeródromo, tanto que delegou a solução dos problemas integralmente ao Secretário Lourival, quando, pelas notícias veiculadas, poderia e deveria haver bem administrado o local, nos termos do convênio assinado com a União, acompanhando, supervisionando, fiscalizando as ações dos seus secretários, para que essas medidas fossem pelo menos ajustadas aos limites pretendidos com o decreto editado por ele próprio.

No dia 7/7/2016, Washington Luiz foi ouvido na Procuradoria Regional da República da 2ª Região e, na ocasião, declarou que a edição do decreto de interdição do aeroporto de Maricá se deveu a um acidente aéreo que culminou com a morte do instrutor; que, como já havia um histórico de problemas envolvendo o aeroporto, inclusive a suspeita de utilização dele como rota de tráfico de drogas, decidiu interdita-lo; que todas as empresas que operavam no aeroporto não tinham alvará e estavam irregulares; que o convênio firmado com a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República permitia que o município fizesse a gestão do aeroporto; que o convênio chegou a ser cassado por iniciativa do então Secretário de Aviação Civil Moreira Franco, e acredita que o motivo tenha sido a pressão feita pelas empresas; que, em 2014/2015, a gestão do aeroporto passou para o Estado do Rio de Janeiro; que, em 2015, o município retomou a gestão do aeroporto; que a pista nunca esteve interdita para pousos e decolagens, sendo que a prefeitura agiu apenas contra as empresas que operavam irregularmente no aeroporto; que não sabe dizer se havia a necessidade de autorização para que as aeronaves decolassem; que a administração do aeroporto ficou a cargo do Secretário Lourival Casula; que as viaturas não obstruíam a pista; que a ordem era para que impedissem o acesso ao aeroporto e aos hangares e para que fiscalizassem os bens, inclusive as aeronaves; que, à época do acidente fatal com uma aeronave, Lourival Casula lhe disse que não havia nenhuma restrição para o pouso, além do que o CENIPA concluiu que a queda da aeronave estava relacionada com problemas mecânicos; que,

antes desse acidente, não teve conhecimento de nenhum outro incidente envolvendo a suposta interdição da pista; que o Secretário Lourival Casula tinha autonomia na gestão do aeroporto (fls. 367/370 do OUT121 no evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102)..

Interrogado em Juízo, Washington Luiz declarou que foi prefeito de Maricá de 2009 a 2017; que foi criado em Maricá e, desde sempre, soube que o aeroporto era rota de narcotráfico; que um dos objetivos da sua gestão era regularizar, legalizar e revitalizar o aeroporto não só por conta do tráfico de drogas como também por conta do acidente ocorrido em 11/9/2013; que, em setembro de 2010, editou o Decreto nº 124, para a formação de um comitê para verificar a situação das empresas instaladas nas cercanias do aeroporto; que a primeira providência foi cassar os alvarás das empresas; que várias ações foram propostas pelas empresas que operavam no aeroporto, mas que, ao final, perderam para a municipalidade; que algumas sentenças só foram proferidas em 2014; que, em 11/9/2013, soube, do seu gabinete, que um avião de uma das escolas de pilotagem do aeródromo de Maricá havia caído próximo a uma escola, com a morte de um dos tripulantes, e, diante da comoção na cidade, editou um decreto para lacrar as empresas que já estavam com os alvarás cassados; que as empresas ainda permaneciam no local aguardando o resultado das ações judiciais; que os hangares foram lacrados, e o acesso por terra passou a ser controlado; que determinou ao seu Secretário de Desenvolvimento Econômico Lourival Casula que fechasse o sítio e a portaria do aeroporto e que lacrasse os hangares; que as oficinas e as escolas de aviação não puderam mais funcionar; que houve a permissão para a retirada das aeronaves que estavam no aeroporto de Maricá mediante a comprovação do patrimônio; que em Maricá não havia voos comerciais, mas, atualmente, com o desenvolvimento do local, há; que inicialmente a cassação dos alvarás não foi suficiente por conta das demandas judiciais; que o sítio, os hangares e a portaria do aeroporto foram fechados; que a oficina do Sr. Neudy, por exemplo, tinha uma porta para o aeroporto, sem nenhum controle, que sequer passava pela portaria do aeroporto; que o objetivo da gestão era requalificar o aeroporto, com a manutenção da pista aberta, para que fosse um polo de desenvolvimento econômico da cidade; que Lourival Casula ficou com a atribuição de implementar a ordem de fechamento do sítio do aeroporto para sua remodelagem; que as equipes eram montadas e indicadas essencialmente por seus Secretários; que o fechamento dos hangares e da portaria do aeroporto foi informado aos órgãos de controle de aviação; que a fiscalização dos órgãos de aviação é frequente; que a pista sempre esteve aberta, sendo que a atividade comercial das empresas foi interdita; que Casula foi o responsável pelo projeto do aeroporto; que as operações de pouso e decolagem não foram impedidas; que chegou a indagar de Lourival que boato era aquele de que haviam impedido o pouso da aeronave pilotada pelo juiz; que o piloto Pedro Correia não tinha aparentemente relação com as empresas que operavam no aeródromo; que as testemunhas

Pablo e Neudy mentiram, tanto que seus depoimentos foram contraditórios; que o Secretário Fabrício atuou sob as ordens do Secretário Casula; que não frequentava o aeroporto de Maricá.

Em Juízo, Maria Inez Domingos Pucello declarou que, em 2013, houve duas quedas de aeronave no município de Maricá; que, enquanto Procuradora do Município, recebeu uma notificação do TCE sobre a regularidade das concessões às escolas estabelecidas no aeródromo; que nenhuma empresa tinha alvará de funcionamento, além de não ter havido licitação; que as empresas se sentiam donas do espaço do aeródromo; que havia escolas de aviação, oficinas e restaurantes no local; que, no dia 11/9/2013, uma aeronave caiu sobre duas casas, sendo que um das casas ao fundo era um abrigo de menores e outra era a sede da Procuradoria; que foi ao local, mas os bombeiros lhe disseram que a queda havia atingido o muro da casa de abrigo; que, assim que retornou ao trabalho, recebeu uma ligação do chefe do gabinete do prefeito dizendo que ele estava sofrendo pressão da população, porque tinha havido morte com a queda do avião, e pedindo orientação jurídica; que disse que o prefeito tinha legitimidade para fazer um decreto e cessar as atividades das empresas que estavam irregulares dentro do sítio aeroportuário; que o chefe de gabinete lhe pediu para redigir o decreto, mas não o pôde fazer porque estava com outras atividades e já era final do expediente; que o chefe de gabinete disse que pediria a outro profissional para redigir o decreto; que pediu que fosse orientado a esse profissional que não era competência do município, mas da Aeronáutica, fechar as atividades do aeródromo; que, após o decreto, o aeródromo não foi fechado; que o decreto foi feito para garantir a segurança da população e do sítio aeroportuário; que a população estava revoltada com os voos baixos e rasantes de escolas de pilotagem; que foi Procuradora do Município na gestão do Prefeito Washington.

Em Juízo, Bruno Fialho Ribeiro declarou que, em 2013, foi assessor jurídico na Secretaria Municipal Executiva; que não ia ao aeroporto, porque tratava apenas das questões burocráticas; que o aeroporto era tratado como um espaço privado pelas empresas que estavam lá instaladas há anos; que o TCE determinou que fossem regularizadas as concessões das empresas instaladas no aeroporto de forma irregular; que não houve determinação de fechamento da pista do aeroporto; que houve, sim, determinação para cassar os alvarás de funcionamento das empresas que atuavam de forma irregular; que houve resistência por parte das empresas; que o decreto determinou o fechamento administrativo das empresas.

Em Juízo, Fabrício Porto declarou que, em 2003, era o Subprocurador Geral do Município de Maricá; que hoje é o Procurador Geral; que atuou em demandas da Justiça que discutiam os limites do decreto editado pelo prefeito; que o decreto foi direcionado especificamente às atividades das empresas instaladas no aeródromo que estavam com as concessões cassadas; que todas as informações para a defesa do município nas ações judiciais eram colhidas na Secretaria

dirigida por Lourival; que a equipe de Lourival ia às audiências com o declarante; que acha que havia uma delegação total do prefeito às secretarias; que foi ao aeródromo algumas vezes e via aviões pousando e decolando normalmente; que o aeródromo era basicamente para instrução de voo e manutenção de aeronaves; que os cargos de subprocurador geral e de procurador geral são em comissão; que sua nomeação ao cargo foi formalizada pelo Prefeito Washington Quaquá; que a ingerência na pista não cabia ao município e não estava abarcada pelo convênio com a União; que o decreto não determinou o fechamento da pista para pouso e decolagem; que, ao que sabe, os carros ficavam no entorno da pista, não obstruindo pousos e decolagens; que houve amplo debate nos processos, e se chegou à conclusão, pelo laudo do CENIPA, de que a aeronave acidentada estava com problema estrutural, e isso teria causado o acidente; que sabe que o fechamento da pista não poderia se dar via decreto, mas via NOTAM; que não sabe se a prefeitura comunicou o teor do decreto à ANAC; que a segurança visada pelo decreto se dirigia ao acesso das pessoas, inclusive dos donos das empresas que lá estavam instaladas e cujo funcionamento foi cassado, e ao patrimônio; que as empresas estavam instaladas no aeródromo a título gratuito.

Em Juízo, Max Aguiar Alves declarou que, em parte da gestão do Prefeito Washington, trabalhou na prefeitura de Maricá como Secretário de Administração; que cada Secretário tinha responsabilidade para executar os assuntos da sua pasta; que o prefeito não mostrava tanta ingerência nas pastas das Secretarias; que mora em Maricá, e de sua casa é possível ouvir os aviões; que o acidente de 11/9/2013 causou comoção e preocupação na cidade; que se falava na necessidade de legalizar as empresas instaladas no aeroporto, mas nunca no fechamento do aeroporto para pousos e decolagens, tanto que os aviões continuavam a trafegar; que não tem conhecimento sobre a questão de viaturas na pista do aeródromo.

Como se vê, a principal tese defensiva consistiu na afirmação de que, em contradição ao texto do próprio decreto, a interdição do aeródromo foi destinada tão somente às empresas de instrução de voo e às oficinas de manutenção de aeronaves instaladas no local, porque lá atuavam de forma irregular. Com efeito, mencionou-se amplamente que Washington Luiz editou o Decreto nº 171, em 11/9/2013, determinando o fechamento do aeródromo de Maricá para pousos e decolagens. Além disso, a despeito das alegações da defesa e do depoimento de agentes que à época atuavam na prefeitura subordinados direta ou indiretamente ao prefeito, no decorrer dos acontecimentos, o que se viu foi a efetiva interdição do aeroporto, inclusive da pista.

A defesa sustentou, de igual modo, que a prefeitura estava amparada por decisões judiciais que teriam declarado válido o decreto municipal. No entanto, as sentenças proferidas pelo Juízo Estadual apenas afirmaram que o ato de cassar o alvará das empresas

representou legítimo exercício do poder de polícia, destacando que os empresários não comprovaram o fechamento do aeroporto para pousos e decolagens nem havia registro de NOTAM.

De fato, consta dos autos a comprovação da interdição dos hangares e de demais dependências do aeródromo de Maricá por meio de fotos, vídeos, notícias da imprensa e depoimentos, o que é incontroverso. Além disso, o que se verificou foi a adoção de medidas de segurança inadequadas para as atividades de navegação aérea. Apesar de os réus haverem afirmado que a pista para pousos e decolagens sempre esteve liberada, não se pode considerar que o aeródromo estava em normal operação se, na aproximação da aeronave, carros começavam a trafegar na pista e no seu entorno, e, conseguindo pousar, o piloto era perseguido, abordado e orientado a obter uma autorização da prefeitura para decolar. Os próprios agentes da prefeitura e que são corréus afirmaram que foram orientados a dizer aos pilotos que o aeroporto estava interditado/fechado, e esse era o motivo da exigência de obtenção de autorização do Secretário Casula para decolar, conforme as diversas autorizações escritas que constam dos autos.

É necessário ficar claro que, independentemente da motivação para a interdição do aeródromo de Maricá – a irregular ocupação do espaço público pelas empresas lá instaladas e a suspeita do seu uso como rota de narcotráfico –, a prefeitura adotou medidas inadequadas para resguardar a segurança dos voos no local. Ainda que a intenção da interdição fosse regularizar parte do espaço físico do aeródromo, as medidas executadas contribuíram para expor concretamente as aeronaves a risco de dano, mediante o embaraço às atividades de navegação aérea. Em outras palavras, o objetivo lícito de regularizar a ocupação do local não justifica os episódios em que os agentes da prefeitura, sob o comando do Prefeito Washington, expuseram a perigo concreto as aeronaves citadas nas denúncias, que tentaram pousar no aeródromo de Maricá no final do ano de 2013. Os próprios pilotos disseram que, na aproximação da aeronave, as viaturas se movimentavam em direção ao interior da pista, o que levantava sérias dúvidas sobre se haveria uma invasão.

Não se pode deixar de destacar que, na análise da materialidade delitiva, foi constatado que, a partir do mês de setembro de 2013, mês da edição do Decreto municipal nº 171, houve intensa comunicação entre a prefeitura de Maricá e os órgãos responsáveis pela aviação civil, notadamente a ANAC e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. Ao longo de meses, pilotos e imprensa noticiaram a atuação dos agentes municipais no aeródromo de Maricá de modo a impedir pousos e decolagens, sem a solicitação de NOTAM, colocando em risco a segurança dos voos. Essas comunicações eram endereçadas ao Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira e, na quase totalidade, eram respondidas pelo Secretário Municipal Lourival Casula. Nelas, os órgãos de aviação questionaram, por diversas vezes, a prefeitura sobre a notícia de fechamento da pista de pouso e decolagem,

o que sempre foi negado pela municipalidade, apesar da redação do decreto e da conduta dos agentes municipais que agiam sob as ordens do prefeito e de seus secretários.

Por diversas vezes, os órgãos de aviação advertiram a municipalidade sobre a impossibilidade de interferência nas atividades de navegação aérea, conforme previsto no convênio firmado com a União. Desses ofícios, destaco o de nº 799/2013, de 18/11/2013, em que a ANAC informou "*que esta Agência não recebeu do administrador aeroportuário do Aeroporto de Maricá qualquer requerimento com fins à interdição da respectiva infraestrutura ou à publicação de NOTAM. O aeródromo em tela encontra-se dentro das normas de segurança estabelecidas por esta Agência, sendo o operador aeroportuário, no caso, a Prefeitura Municipal de Maricá, a responsável pela manutenção da sua segurança operacional. Ou seja: não há razões de ordem técnica para justificar a interdição daquela infraestrutura pelo operador aeroportuário, estando quites as obrigações decorrentes do poder regulamentar desta Autarquia Especial. O Decreto nº 171, de 11 de setembro de 2013, pelo qual, em 11/09/2013, a Prefeitura procurou fechar o Aeroporto de Maricá (SDMC) não diz respeito aos regulamentos da aviação civil a cargo desta Agência. A interdição daquela infraestrutura, porém, certamente, não seguiu a forma mais adequada para o fim pretendido - esta seria a solicitação de interdição à ANAC, motivadamente, para que prontamente fosse publicado NOTAM, avisando aos usuários da aviação da impossibilidade de utilizarem o respectivo aeródromo, garantido, assim, sua segurança ao elaborarem seus planos de voo." (fls. 150 do OUT58 do evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102). Destaco, igualmente, o de nº 155/2014, de 19/3/2014, em que a ANAC informou que a prefeitura de Maricá, a despeito do Decreto nº 171/2013, não solicitou nenhum tipo de providência por parte da ANAC quando da interdição daquela infraestrutura, posteriormente declarando que o aeródromo não estaria fechado. Informou, ainda, que, tratando-se de atividades aeronáuticas, a simples publicação de decreto municipal não tem efeito prático sobre a disponibilidade ou não do aeródromo para pousos e decolagens, o que só poderia ocorrer caso o operador aeroportuário solicitasse à ANAC a emissão de aviso ao aeronavegante (NOTAM), informando a indisponibilidade do local, fato que não ocorreu à época da interdição da pista. Por estes motivos, a ANAC informou que foi instaurado o processo administrativo nº 00058.090061/2013-18 para apurar os fatos, além de haver sido comunicado à Polícia Federal (fls. 641/646 do OUT67 do evento 1 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102).*

Constatou-se, portanto, que, ao contrário do alegado pela prefeitura e informado por ela aos órgãos de aviação, houve o efetivo fechamento do aeroporto de Maricá, após a edição do Decreto nº 171/2013, do Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira, sem a adoção das medidas técnicas e de segurança necessárias para a não colocação

das operações de voo em risco. Vale lembrar que os fatos objeto das denúncias ensejaram a rescisão do convênio com a União, por descumprimento.

Por tudo isso, ficou comprovada a autoria de Washington Luiz Cardoso Siqueira em relação aos fatos envolvendo os pilotos Pablo e Pedro.

Da autoria de Lourival Casula Filho (réu na ação penal nº 0500769-80.2017.4.02.5102)

De acordo com a primeira denúncia, ainda que o convênio firmado pelo Município de Maricá com a União vedasse expressamente qualquer interferência da municipalidade na navegação aérea, o então Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira editou o Decreto nº 171/2013, determinando o fechamento do aeródromo de Maricá para pousos e decolagens por prazo indeterminado. Editado o decreto, Washington teria determinado que seu Secretário Lourival Casula Filho adotasse as medidas necessárias à sua execução. Sendo assim, Lourival teria determinado não só o fechamento dos portões de acesso ao aeródromo e às suas dependências, como também teria bloqueado o acesso de aeronaves às pistas de pouso e decolagem. Na execução dessas ordens, viaturas e agentes da prefeitura eram posicionados no aeródromo de modo a desencorajar pousos, e, caso houvesse o pouso de uma aeronave, o piloto era imediatamente abordado e orientado a obter uma autorização do Secretário Lourival para decolar.

Nesse contexto, para a acusação, Washington Luiz em momento algum adotou qualquer medida para garantir os níveis de segurança exigidos para a proteção do voo, mas, ao contrário, agravou o cenário de abandono com a escalação de equipe que não estava minimamente preparada para lidar com os riscos inerentes às atividades de navegação aérea. Além disso, o fechamento da pista do aeródromo teria ocorrido de forma arbitrária, sem o conhecimento dos órgãos responsáveis pelo tráfego aéreo tampouco a expedição do necessário NOTAM.

A denúncia narrou também que todo esse movimento capitaneado por Washington e conduzido por Casula teve por objetivo impedir que as escolas de treinamento de voo e as empresas de manutenção de aeronaves instaladas no aeródromo seguissem atuando no local. Nesse sentido, *“mesmo negando a todo tempo qualquer atividade de obstrução da pista, contrariando o próprio texto do decreto municipal (...), ambos, de fato, adotaram diversas medidas para inviabilizar as atividades do aeródromo, não só fechando o acesso às suas dependências, como também relegando-o ao abandono sem estrutura mínima de segurança para o seu pleno funcionamento. Além disso, instalaram equipe com a finalidade exclusiva de criar embarço para a navegação aérea, pouco importando que, com isso, essa sensível atividade ficasse ainda mais exposta a acidentes.”*

No campo da autoria e do dolo, o MPF anotou que “os denunciados não só orientaram os agentes municipais a efetivamente criarem embaraços para os pilotos que insistiam em realizar manobras no aeroporto de Maricá, como possuíam pleno conhecimento sobre a forma de atuação deles, já que diversos foram os relatos feitos, não só pelas vítimas, como pelos próprios órgãos de fiscalização e regulação do setor, dentre os quais a ANAC, cujos servidores, a propósito, chegaram a ser impedidos de entrar nas dependências do aeródromo, numa demonstração de truculência e descompromisso com a segurança pública.” Ademais, “Obviamente, a possibilidade de uma aeronave em pane tentar realizar um pouso de emergência no aeródromo estava dentro da esfera de previsibilidade do prefeito Washington Quaquá e do secretário dele, Lourival Casula, até porque outros acidentes aéreos já tinham sido registrados na região, um deles inclusive no próprio dia em que se deu a edição do fatídico decreto de interdição. Mesmo assim, ambos adotaram a postura mais irresponsável possível mandando para as dependências do aeródromo equipes despreparadas para lidar com essas situações de emergência, cuja missão precípua era impedir os pousos e decolagens ali realizados. De se notar que àquela altura, Washington e Casula tinham conhecimento dos diversos relatos retratando situações de risco envolvendo aeronaves e os agentes da guarda municipal, porém não adotaram nenhuma providência para minimizar a possibilidade de acidente. Pelo contrário, persistiram com a prática ilícita mantendo as equipes no local com absoluta desenvoltura para circular em seu interior, inclusive na pista de pouso, com o propósito direto de inviabilizar as operações aéreas. Com isso, no mínimo assumiriam o risco de produzir o resultado, criando ou mantendo as condições de perigo para a navegação aérea.”

Em resumo, para a acusação, Washington Luiz Cardoso Siqueira e Lourival Casula Filho, respectivamente, Prefeito de Maricá e Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico à época, descumpriram o dever de garantir os níveis de segurança exigidos para as atividades de navegação aérea, contribuindo para expor concretamente as aeronaves a risco de dano.

Nas alegações finais, o MPF concluiu pela comprovação da autoria de Lourival Casula Filho, fundamentando que, a despeito de todo o provado, o réu insistiu na tese de que a pista em nenhum momento esteve fechada por carros da prefeitura. Concluiu, também, que a conduta do Secretário demonstrou com clareza e efetividade seu dolo, visto que possuía o poder-dever de agir quando da divulgação das notícias de invasão da pista por agentes atuantes em nome da prefeitura.

Da análise dos elementos informativos produzidos em sede policial e das provas colhidas em Juízo sob o crivo do contraditório e da ampla defesa, é possível concluir pela prova da autoria de Lourival Casula Filho em relação aos dois crimes envolvendo os pilotos Pablo e Pedro. Além disso, como foi dito, o crime do art. 261, *caput*, do Código Penal pode ser praticado por ação ou por omissão.

No caso, para a prova da autoria, não foi necessário demonstrar que o Secretário estivesse no aeródromo de Maricá nos dias dos fatos ou frequentasse o local, mas sim que ele, designado pelo prefeito para administrar o aeródromo, tivesse conhecimento dos graves fatos que envolviam o local. Isso porque, como se viu ao longo das investigações e da instrução processual, não se tratou de meros boatos, mas de fatos que ganharam repercussão na cidade e junto aos órgãos de aviação civil ao longo de meses, o que exigia uma ação por parte do Secretário junto ao chefe do Poder Executivo Municipal. O que se observou, contudo, foi uma omissão geral do Secretário em relação às questões que envolviam o aeródromo, tanto que as condutas perduraram por meses.

Em sede policial, no dia 4/11/2013, Lourival prestou depoimento e, na ocasião, declarou que exerce o cargo de Secretário de Desenvolvimento Econômico de Maricá; que, no mês de setembro do corrente ano, em razão de um acidente aéreo ocorrido no município, quando uma aeronave caiu em uma rua no Centro, o prefeito, consultando o convênio com o Governo Federal e atendendo à determinação do Tribunal de Contas do Estado, em face da falta de licitação para a ocupação do espaço físico do aeródromo, emitiu um decreto interditando os espaços físicos (pátio e galpão), além de vetar o tráfego de aeronave e de pessoas no pátio que dá acesso à pista do aeródromo; que, em momento nenhum, a Administração Municipal impediu o pouso ou a decolagem de aeronaves na pista do aeródromo; que as aeronaves pertencentes às escolas de aviação e oficinas existentes no aeródromo necessitavam de autorização do deponente para decolarem; que o Prefeito determinou ao Secretário de Segurança a instalação de policiamento no local para proteger os bens ali existentes; que as viaturas não ficavam no interior da pista de pouso e decolagem; que a prefeitura, logo após a expedição do decreto, comunicou à ANAC e à Secretaria de Aviação Civil que o pátio e as dependências físicas do aeródromo haviam sido interditadas (fls. 110/111 do OUT23 do evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102).

Interrogado em Juízo, Lourival declarou que a ingerência do município no aeródromo se deveu ao cumprimento de ordem do Tribunal de Contas do Estado e do Ministério Público, uma vez que as empresas (escolas de aviação civil e oficinas) estavam instaladas no local de forma irregular; que era Secretário de Desenvolvimento Econômico, e o aeródromo pertencia à pasta da Secretaria; que as empresas estavam no aeródromo há mais de 30 anos e não pagavam sequer a conta de luz, sendo que tudo era arcado pelo erário; que o fechamento se dirigiu aos hangares, sendo que a pista em si nunca foi fechada nem foi interrompido nenhum pouso e decolagem; que as vezes em que a pista foi interditada foi feito o NOTAM; que, no dia da queda da aeronave próximo a uma casa abrigo, a prefeitura decidiu fechar os hangares, e a ANAC foi comunicada; que não participou da elaboração do decreto; que uma aeronave de reportagem do SBT chegou a pousar sem impedimento no aeródromo; que nunca foi dada ordem para as

viaturas adentrarem a pista; que as viaturas impediam as aeronaves de chegarem aos hangares, e não à pista de pouso; que, para a retirada dos bens, se pedia a comprovação da titularidade deles; que havia a necessidade de autorização para decolar somente pelas aeronaves cuja procedência não era conhecida no aeródromo, ou seja, que não eram identificadas; que o decreto foi emitido por conta da necessidade de dar mais segurança às pessoas; que a comunicação no aeródromo era visual, não havia rádio nem torre de controle; que a guarda municipal não anda armada.

Em Juízo, Maria Inez Domingos Pucello declarou que, em 2013, houve duas quedas de aeronave no município de Maricá; que, enquanto Procuradora do Município, recebeu uma notificação do TCE sobre a regularidade das concessões às escolas estabelecidas no aeródromo; que nenhuma empresa tinha alvará de funcionamento, além de não ter havido licitação; que as empresas se sentiam donas do espaço do aeródromo; que havia escolas de aviação, oficinas e restaurantes no local; que, no dia 11/9/2013, uma aeronave caiu sobre duas casas, sendo que uma das casas ao fundo era um abrigo de menores e a outra era a sede da Procuradoria; que foi ao local, mas os bombeiros lhe disseram que a queda havia atingido o muro da casa de abrigo; que, assim que retornou ao trabalho, recebeu uma ligação do chefe do gabinete do prefeito, dizendo que ele estava sofrendo pressão da população, porque tinha havido morte com a queda do avião, e pedindo orientação jurídica; que disse que o prefeito tinha legitimidade para fazer um decreto e cessar as atividades das empresas que estavam irregulares dentro do sítio aeroportuário; que o chefe de gabinete lhe pediu para redigir o decreto, mas não o pôde fazer porque estava com outras atividades e já era final do expediente; que o chefe de gabinete disse que pediria a outro profissional para redigir o decreto; que pediu que fosse orientado a esse profissional que não era competência do município, mas da Aeronáutica, fechar as atividades do aeródromo; que, após o decreto, o aeródromo não foi fechado; que o decreto foi feito para garantir a segurança da população e do sítio aeroportuário; que a população estava revoltada com os voos baixos e rasantes de escolas de pilotagem; que foi Procuradora do Município na gestão do Prefeito Washington.

Em Juízo, Bruno Fialho Ribeiro declarou que, em 2013, foi assessor jurídico na Secretaria Municipal Executiva; que não ia ao aeroporto, porque tratava apenas das questões burocráticas; que o aeroporto era tratado como um espaço privado pelas empresas que estavam lá instaladas há anos; que o TCE determinou que fossem regularizadas as concessões das empresas que estavam instaladas no aeroporto de forma irregular; que não teve determinação de fechamento da pista do aeroporto; que houve determinação para cassar os alvarás de funcionamento das empresas que atuavam de forma irregular; que houve resistência por parte das empresas; que o decreto determinou o fechamento administrativo das empresas.

Em Juízo, Fabrício Porto declarou que, em 2003, era o Subprocurador-geral do Município de Maricá; que hoje é o Procurador-geral; que atuou em demandas da Justiça que discutiam os limites do decreto editado pelo prefeito; que o decreto foi direcionado especificamente às atividades das empresas instaladas no aeródromo que estavam com as concessões cassadas; que todas as informações para a defesa do município nas ações judiciais eram colhidas na Secretaria dirigida por Lourival; que a equipe de Lourival ia às audiências com o declarante; que acha que havia uma delegação total do prefeito às secretarias; que foi ao aeródromo algumas vezes e via aviões pousando e decolando normalmente; que o aeródromo era basicamente para instrução de voo e manutenção de aeronaves; que os cargos de subprocurador-geral e de procurador-geral são em comissão; que sua nomeação ao cargo foi formalizada pelo Prefeito Washington Quaqué; que a ingerência na pista não cabia ao município e não estava abarcada pelo convênio com a União; que o decreto não determinou o fechamento da pista para pouso e decolagem; que, ao que sabe, os carros ficavam no entorno da pista, não obstruindo pousos e decolagens; que houve amplo debate nos processos, e se chegou à conclusão, pelo laudo do CENIPA, de que a aeronave acidentada estava com problema estrutural, e isso teria causado o acidente; que sabe que o fechamento da pista não poderia se dar via decreto, mas via NOTAM; que não sabe se a prefeitura comunicou o teor do decreto à ANAC; que a segurança visada pelo decreto se dirigia ao acesso das pessoas, inclusive dos donos das empresas que lá estavam instaladas e cujo funcionamento foi cassado, e ao patrimônio; que as empresas estavam instaladas no aeródromo a título gratuito.

Em Juízo, Max Aguiar Alves declarou que, em parte da gestão do Prefeito Washington, trabalhou na prefeitura de Maricá como Secretário de Administração; que cada Secretário tinha responsabilidade para executar os assuntos da sua pasta; que o prefeito não mostrava tanta ingerência nas pastas das Secretarias; que mora em Maricá, e de sua casa é possível ouvir os aviões; que o acidente em 11/9/2013 causou comoção e preocupação na cidade; que se falava na necessidade de legalizar as empresas instaladas no aeroporto, mas nunca no fechamento do aeroporto para pousos e decolagens, tanto que os aviões continuavam a trafegar; que não tem conhecimento sobre a questão de viaturas na pista do aeródromo.

Em Juízo, Alan Gonçalves Pinheiro declarou que é funcionário da prefeitura de Maricá e ainda trabalha com Lourival em outro órgão da prefeitura; que, em 2012, trabalhou na Secretaria em que Lourival era Secretário, como se fosse um Subsecretário e era subordinado a Lourival; que o intuito era desenvolver o aeródromo e, conseqüentemente, a cidade; que foi várias vezes ao aeródromo; que nunca viu a pista de pouso e decolagem fechada; que tinha veículos da guarda municipal no aeródromo em locais estratégicos, para controlar o

acesso de pessoas; que a prefeitura teve de cercar o aeródromo para proteger o patrimônio e a segurança, porque ele dava acesso a qualquer pessoa.

Como se vê, a principal tese defensiva consistiu na afirmação de que, em contradição ao texto do próprio decreto, a interdição do aeródromo foi destinada tão somente às empresas de instrução de voo e às oficinas de manutenção de aeronaves instaladas no local, porque lá atuariam de forma irregular.

O depoimento em Juízo do Juiz de Direito Fábio Ribeiro Porto, que atuou em demandas das empresas em face da municipalidade, expôs os imbróglis que havia entre a prefeitura e as empresas e pilotos quanto ao fechamento da pista de pousos e decolagens. Na ocasião, declarou que, em um determinado período, a municipalidade ingressou com várias ações pretendendo a retirada de escolas de pilotagem do aeródromo de Maricá, com fundamento em decisão do Tribunal de Contas, uma vez que as concessões do espaço público para as escolas havia sido feita de forma gratuita; que as concessões não se confundiam com a pista de pouso e decolagem; que várias empresas ajuizaram mandados de segurança contra o fechamento das escolas; que, após um acidente com uma aeronave de uma das empresas que prestavam serviços no aeródromo, ocorrido perto de um abrigo de menores em Maricá, a prefeitura resolveu agir buscando retomar o aeródromo; que, em suas decisões, falou da impossibilidade de o município fechar o aeroporto, no caso, a pista de pouso e decolagem, porque isso não era da sua competência; que vários advogados iam ao seu gabinete, dizendo que as aeronaves não conseguiam decolar, e os proprietários não conseguiam ter acesso ao seu patrimônio, porque havia carros na pista; que, em um dos processos, chegou a designar uma audiência por conta dessas reclamações; que não visitou o aeródromo; que a municipalidade dizia que a pista não estava fechada, mas liberada para pouso e decolagem, mas as pessoas na cidade diziam o contrário; que tanto os concessionários dos hangares quanto os proprietários de aeronaves reclamavam da interdição da pista; que chegou a autorizar a retirada de algumas aeronaves.

Com efeito, foi amplamente mencionado que o Prefeito Washington Luiz editou o Decreto nº 171, em 11/9/2013, determinando o fechamento do aeródromo de Maricá para pousos e decolagens. E, a despeito das alegações da defesa e do depoimento de agentes que à época atuavam na prefeitura, no decorrer dos acontecimentos, o que se viu foi a efetiva interdição do aeroporto, inclusive da pista.

De fato, consta dos autos a comprovação da interdição dos hangares e demais dependências do aeródromo de Maricá por meio de fotos, vídeos, notícias da imprensa e depoimentos, o que é incontroverso. Além disso, o que se verificou foi a adoção de medidas de segurança inadequadas para as atividades de navegação aérea. Apesar de os réus haverem afirmado que a pista para pousos e decolagens sempre

esteve liberada, não se pode considerar que o aeródromo estava em normal operação se, na aproximação de uma aeronave, carros começavam a trafegar na pista e no seu entorno, e, conseguindo pousar, o piloto era abordado e orientado a obter uma autorização da prefeitura para decolar. Os próprios agentes da prefeitura e que são corréus afirmaram que foram orientados a dizer aos pilotos que o aeroporto estava interditado, e esse era o motivo da exigência de obtenção de autorização do Secretário Casula para decolar, conforme as diversas autorizações escritas que constam dos autos.

A gestão e a administração do aeródromo de Maricá pelo réu Lourival é incontroversa pelos documentos que instruem os autos e pelos depoimentos colhidos, sendo que ele mesmo não nega essa responsabilidade. No contexto dos fatos, ele foi a pessoa que respondeu em nome da prefeitura, inclusive aos órgãos de aviação civil, e foi quem concedeu as diversas autorizações escritas para a retirada de bens do aeroporto.

É necessário ficar claro que, independentemente da motivação para a interdição do aeroporto de Maricá pela prefeitura – a irregular ocupação do espaço público pelas empresas lá instaladas e a suspeita de seu uso como rota de narcotráfico –, a prefeitura não adotou medidas adequadas para resguardar a segurança dos voos no local. Ainda que a intenção da interdição fosse regularizar o espaço do aeródromo, as medidas executadas contribuíram para expor as aeronaves a risco de dano, mediante o embaraço às atividades de navegação aérea. Em outras palavras, o objetivo lícito de regularizar a ocupação do local não justifica os episódios em que os agentes da prefeitura, sob o comando do Prefeito Washington e sob a execução do Secretário Lourival, expuseram a perigo concreto as aeronaves. Os próprios pilotos disseram que, na aproximação da aeronave, as viaturas se movimentavam em direção ao interior da pista, o que levantava sérias dúvidas sobre se haveria uma invasão.

Não se pode deixar de destacar que, na análise da materialidade delitiva, foi constatado que, a partir do mês de setembro de 2013, mês da edição do Decreto municipal nº 171, houve intensa comunicação entre a prefeitura de Maricá e os órgãos responsáveis pela aviação civil, notadamente a ANAC e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. Ao longo de meses, pilotos e imprensa noticiaram a atuação dos agentes municipais no aeródromo de Maricá de modo a impedir pousos e decolagens, sem a solicitação de NOTAM, colocando em risco a segurança dos voos. Essas comunicações eram endereçadas ao Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira e, na quase totalidade, eram respondidas pelo Secretário Municipal Lourival Casula. Nelas, os órgãos de aviação questionaram, por diversas vezes, a prefeitura sobre a notícia de fechamento da pista de pouso e decolagem, o que sempre foi negado pela municipalidade, apesar da redação do decreto e da conduta dos agentes municipais que agiam sob as ordens do prefeito e de seus secretários.

Por diversas vezes, os órgãos de aviação advertiram a municipalidade sobre a impossibilidade de interferência nas atividades de navegação aérea, conforme previsto no convênio firmado com a União. Desses ofícios, destaco o de nº 799/2013, de 18/11/2013, em que a ANAC informou "*que esta Agência não recebeu do administrador aeroportuário do Aeroporto de Maricá qualquer requerimento com fins à interdição da respectiva infraestrutura ou à publicação de NOTAM. O aeródromo em tela encontra-se dentro das normas de segurança estabelecidas por esta Agência, sendo o operador aeroportuário, no caso, a Prefeitura Municipal de Maricá, a responsável pela manutenção da sua segurança operacional. Ou seja: não há razões de ordem técnica para justificar a interdição daquela infraestrutura pelo operador aeroportuário, estando quites as obrigações decorrentes do poder regulamentar desta Autarquia Especial. O Decreto nº 171, de 11 de setembro de 2013, pelo qual, em 11/09/2013, a Prefeitura procurou fechar o Aeroporto de Maricá (SDMC) não diz respeito aos regulamentos da aviação civil a cargo desta Agência. A interdição daquela infraestrutura, porém, certamente, não seguiu a forma mais adequada para o fim pretendido - esta seria a solicitação de interdição à ANAC, motivadamente, para que prontamente fosse publicado NOTAM, avisando aos usuários da aviação da impossibilidade de utilizarem o respectivo aeródromo, garantido, assim, sua segurança ao elaborarem seus planos de voo." (fls. 150 do OUT58 do evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102). Destaco, igualmente, o de nº 155/2014, de 19/3/2014, em que a ANAC informou que a prefeitura de Maricá, a despeito do Decreto nº 171/2013, não solicitou nenhum tipo de providência por parte da ANAC quando da interdição daquela infraestrutura, posteriormente declarando que o aeródromo não estaria fechado. Informou, ainda, que, tratando-se de atividades aeronáuticas, a simples publicação de decreto municipal não tem efeito prático sobre a disponibilidade ou não do aeródromo para pousos e decolagens, o que só poderia ocorrer caso o operador aeroportuário solicitasse à ANAC a emissão de aviso ao aeronavegante (NOTAM), informando a indisponibilidade do local, fato que não ocorreu à época da interdição da pista. Por estes motivos, a ANAC informou que foi instaurado o processo administrativo nº 00058.090061/2013-18 para apurar os fatos, além de haver sido comunicado à Polícia Federal (fls. 641/646 do OUT67 do evento 1 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102).*

Constatou-se, portanto, que, ao contrário do alegado pela prefeitura e informado por ela aos órgãos de aviação, houve o efetivo fechamento do aeródromo de Maricá, após a edição do Decreto nº 171/2013, do Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira, sem a adoção das medidas técnicas e de segurança necessárias para a não colocação das operações de voo em risco. Vale lembrar que os fatos objeto das denúncias ensejaram a rescisão do convênio com a União, por descumprimento.

Por tudo isso, está comprovada a autoria de Lourival Casula Filho em relação aos fatos envolvendo os pilotos Pablo e Pedro.

Da autoria de Fabrício Soares Bittencourt (réu na ação penal nº 0000722-71.2014.4.02.5102)

De acordo com a segunda denúncia, *“não obstante tenha havido sucessivas notícias das ilegalidades apontadas, o primeiro denunciado, Secretário de Segurança FABRÍCIO SOARES BITTENCOURT, não adotou qualquer providência. De fato, a despeito da profusão de notícias, inclusive veiculadas pela imprensa, além daquelas remetidas pelos representantes das empresas que operavam no Aeródromo, o primeiro denunciado limitou-se, em declarações prestadas em sede policial (fls. 108/109 do APENSO II), a afirmar não ter tido notícia de nenhuma irregularidade.”*

Em resumo, para a acusação, Fabrício Soares Bittencourt, Secretário Municipal de Segurança Pública, descumpriu o dever de garantir os níveis de segurança exigidos para as atividades de navegação aérea, contribuindo concretamente para expor as aeronaves a risco de dano.

Nas alegações finais, o MPF concluiu pela comprovação da autoria de Fabrício Soares Bittencourt, fundamentando que, a despeito da profusão de notícias veiculadas pela imprensa à época, o réu se limitou a afirmar não ter tido notícia de nenhuma irregularidade.

Da análise dos elementos informativos produzidos em sede policial e das provas colhidas em Juízo sob o crivo do contraditório e da ampla defesa, é possível concluir pela prova da autoria de Fabrício Soares Bittencourt em relação aos dois crimes envolvendo os pilotos Pablo e Pedro. Além disso, como foi dito, o crime do art. 261, *caput*, do Código Penal pode ser praticado por ação ou por omissão.

No caso, para a prova da autoria, não foi necessário demonstrar que o secretário estivesse no aeródromo de Maricá nos dias dos fatos ou frequentasse o local, mas sim que ele, designado para executar a ordem de interdição contida no decreto municipal, tivesse conhecimento dos graves fatos que envolviam o aeródromo e que fiscalizasse a atuação dos agentes que designara para atuar no local. Isso porque, como se viu ao longo das investigações e da instrução processual, não se tratou de meros boatos, mas de fatos que ganharam repercussão na cidade e junto aos órgãos de aviação civil ao longo de meses, o que exigia uma ação por parte do Secretário junto ao chefe do Poder Executivo Municipal. O que se observou, contudo, foi uma omissão geral do Secretário em relação às questões que envolviam o aeródromo, tanto que as condutas perduraram por meses.

Em sede policial, no dia 1/11/2013, Fabrício prestou depoimento e declarou que ocupa o cargo de Secretário de Segurança Municipal de Maricá; que os agentes de apoio, os "vermelhinhos", são nomeados pelo prefeito para ocuparem cargo em comissão na Secretaria de Segurança; que os agentes de apoio trabalham exclusivamente no

aeródromo; que, no dia do acidente, estavam trabalhando os agentes Moacyr, Leandro e Paulo, sendo que, depois, assumiu o agente Fernando; que compõem o quadro de agentes de apoio policiais militares reformados e um policial civil; que a interdição do aeródromo se deu em cumprimento ao Decreto nº 171, do prefeito; que o Secretário Casula quem ficou responsável pelo aeródromo, pela entrada e saída de pessoas e pela retirada de aeronaves; que ficou responsável pela segurança do aeródromo e pela proteção do patrimônio público; que o decreto determina a interdição do aeródromo para pouso e decolagem de aeronaves pertencentes às escolas de aviação de Maricá, e não de outros municípios; que a pista sempre esteve aberta para pousos e decolagens; que não foi dada ordem para o ingresso de viaturas na pista para impedir pousos (fls. 108/109 do OUT20 do evento 37 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Interrogado em Juízo, Fabrício declarou que foi Secretário de Segurança Pública de janeiro de 2013 até abril de 2016, na gestão do Prefeito Washington Siqueira; que, em fevereiro de 2015, deixou de ser cabo da Polícia Militar; que a guarda municipal estava subordinada à Secretaria de Segurança Pública; que foi ao local do acidente ocorrido próximo ao aeroporto e a uma casa; que, nesse dia, 30 minutos após o acidente, o prefeito ligou para o declarante dizendo que iria editar um decreto municipal determinando o fechamento do aeroporto e dos hangares, e que o Secretário Lourival Casula seria o responsável pela sua execução, e que o declarante designasse os agentes de segurança para cuidar do patrimônio existente dentro do aeroporto; que designou os agentes para a guarda do patrimônio, uma vez que o aeroporto era descampado; que lá havia aviões, simuladores de voo etc.; que, a partir do fechamento do aeroporto pela prefeitura, a responsabilidade pelo patrimônio passou a ser da prefeitura, sendo que, antes, cada hangar tomava conta do seu patrimônio; que Lourival Casula quem administrou o aeródromo após o decreto; que, antes do decreto, não sabe se havia alguma intervenção da prefeitura no aeródromo; que o acidente gerou comoção na cidade e aflorou o boato de que o aeródromo era rota de tráfico; que não tinha conhecimento do convênio do município com a União; que simplesmente cumpriu a ordem dada pelo prefeito para designar os funcionários para segurança do aeródromo; que não participou de nenhuma reunião sobre o fechamento ou não do aeroporto; que disponibilizou o efetivo da guarda municipal ao Secretário Casula, e ele passou a ter total ingerência sobre a equipe; que não foi ao aeroporto de Maricá; que, na equipe, havia guardas municipais, um policial civil da ativa, Moacyr, e policiais reformados, ou seja, pessoal efetivo e comissionado; que acha que dos guardas municipais foram designados os pertencentes ao GTO; que as viaturas ficavam próximo aos hangares, guardando o patrimônio, na entrada de cada hangar; que acha que eram duas viaturas; que os policiais portavam arma de fogo, mas acha que ninguém fez uso dela; que as empresas tinham interesse no retorno de suas atividades, por isso criaram toda essa confusão; que os agentes da prefeitura nunca receberam outra orientação que não a de cuidar do patrimônio; que não houve orientação para intervenção na pista de pouso

e decolagem; que desconhece qualquer invasão de pista; que não houve nenhuma proibição de pousar na pista; que o Secretário Casula quem dava a autorização escrita para decolagem da aeronave; que fez um lacre de segurança nos hangares.

Em Juízo, Luciano Moretti Lopes declarou que, na época, era Comandante da Guarda Municipal; que a função da sua equipe no aeródromo de Maricá era proteger o patrimônio e os hangares; que a guarda municipal não usa arma; que não deu nenhuma ordem para impedir pousos e decolagens, mas somente para interditar os hangares; que a pista estava liberada.

Como se vê, a principal tese defensiva consistiu na afirmação de que, em contradição ao texto do próprio decreto, a interdição do aeródromo foi destinada tão somente às empresas de instrução de voo e às oficinas de manutenção de aeronaves instaladas no local, porque lá atuavam de forma irregular. A defesa alega, também, que o réu Fabrício apenas colocou à disposição do corréu Lourival os agentes da guarda municipal, que era vinculada à sua Secretaria de Segurança, sendo que nenhuma ingerência teria tido no aeródromo ou na orientação a esses agentes.

Com efeito, foi amplamente mencionado que o Prefeito Washington Luiz editou o Decreto nº 171, em 11/9/2013, determinando o fechamento do aeródromo de Maricá para pousos e decolagens. E, a despeito das alegações da defesa e do depoimento de agentes que à época atuavam na prefeitura subordinados direta ou indiretamente ao prefeito, no decorrer dos acontecimentos, o que se viu foi a efetiva interdição do aeroporto, inclusive da pista.

Em cumprimento à ordem de interdição contida no decreto municipal, foram colocados lacres nas dependências do aeródromo por ordem do Secretário Fabrício. Em um dos lacres está escrito que *“Por ordem do Secretário de Segurança Fabrício Soares Bittencourt, mat. 100539, fica o acesso restrito ao aeródromo de Maricá sem a devida autorização, conforme Decreto 171, de 11 de setembro de 2013, “dispõe sobre o fechamento do aeródromo de Maricá para pousos e decolagens por prazo indeterminado” (fls. 76 do OUT19 do evento 36 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).*

De fato, consta dos autos a comprovação da interdição dos hangares e de demais dependências do aeródromo de Maricá por meio de fotos, vídeos, notícias da imprensa e depoimentos, o que é incontroverso. Além disso, o que se verificou foi a adoção de medidas de segurança inadequadas para as atividades de navegação aérea. Apesar de os réus haverem afirmado que a pista para pousos e decolagens sempre esteve liberada, não se pode considerar que o aeródromo estava em normal operação se, na aproximação de uma aeronave, carros começavam a trafegar na pista e no seu entorno, e, conseguindo pousar, o piloto era abordado e orientado a obter uma autorização da prefeitura

para decolar. Os próprios agentes da prefeitura e que são corréus afirmaram que foram orientados a dizer aos pilotos que o aeroporto estava interditado, e esse era o motivo da exigência de obtenção de autorização do Secretário Casula para decolar, conforme as diversas autorizações escritas que constam dos autos.

É necessário ficar claro que, independentemente da motivação para a interdição do aeródromo de Maricá pela prefeitura – a irregular ocupação do espaço público pelas empresas lá instaladas e a suspeita de seu uso como rota de narcotráfico –, a prefeitura não adotou medidas adequadas para resguardar a segurança dos voos no local. Ainda que a intenção da interdição fosse apenas regularizar o espaço do aeródromo, as medidas executadas contribuíram para expor concretamente as aeronaves a risco de dano, mediante o embaraço às atividades de navegação aérea. Em outras palavras, o objetivo lícito de regularizar a ocupação do local não justifica os episódios em que os agentes da prefeitura, designados pelo Secretário Fabrício, expuseram a perigo concreto as aeronaves. Os próprios pilotos disseram que, na aproximação da aeronave, as viaturas se movimentavam em direção ao interior da pista, o que levantava sérias dúvidas sobre se haveria uma invasão.

Não se pode deixar de destacar que, na análise da materialidade delitiva, foi constatado que, a partir de setembro de 2013, mês da edição do Decreto municipal nº 171, houve intensa comunicação entre a prefeitura de Maricá e os órgãos responsáveis pela aviação civil, notadamente a ANAC e a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República. Ao longo de meses, pilotos e imprensa noticiaram a atuação dos agentes municipais no aeródromo de Maricá de modo a impedir pousos e decolagens, sem a solicitação de NOTAM, colocando em risco a segurança dos voos. Essas comunicações eram endereçadas ao Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira e, na quase totalidade, respondidas pelo Secretário Municipal Lourival Casula. Nelas, os órgãos de aviação questionaram, por diversas vezes, a prefeitura sobre a notícia de fechamento da pista de pouso e decolagem, o que sempre foi negado pela municipalidade, apesar da redação do decreto e da conduta dos agentes municipais que agiam sob as ordens do prefeito e de seus secretários.

Apesar de alegar que não teve conhecimento dos fatos ocorridos no aeródromo e que sua atuação se limitou à designação dos agentes municipais, na reportagem de 11/9/2013, da própria Prefeitura de Maricá, foi noticiado que a Prefeitura interditou o aeródromo municipal, proibindo qualquer operação no local por prazo indeterminado, motivada pela queda de um avião naquele mesmo dia, em que o instrutor de voo faleceu. Na notícia, é dito que "o fechamento proíbe pousos e decolagens por prazo indeterminado" e que a interdição foi realizada pelos Secretários Lourival Casula e Fabrício Soares Bittencourt (fls. 216/217 do OUT26 no evento 43 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Soma-se a isso que, pelo menos duas vezes, o agente Moacyr relatou, por escrito, a Fabrício fatos que ocorreram no aeródromo. No ofício de fls. 144 do OUT22 do evento 39 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102, de 30/10/2013, o agente Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão relata ao então Secretário de Segurança Pública Fabrício Soares Bittencourt que ele e o agente Leandro foram recebidos de forma ríspida por um piloto cuja aeronave da empresa Skylab havia pousado no aeroporto naquele dia. No ofício, Moacyr ainda relata que *"eu, Moacyr, perguntei a um dos indivíduos sobre sua permanência no aeroporto ou se iriam decolar novamente, o mesmo disse que não tinha satisfação a me dar, que não me conhecia como nada, e que só tinha satisfações à ANAC. Indaguei se ele tinha o conhecimento da interdição do Aeroporto, momento em que respondeu que somente a ANAC poderia fazer tal procedimento, se negando a identificar-se."* Igualmente, no memorando circular nº 475/2013, de 27/10/2013, assinado por Moacyr Winder Brandão e por Fabrício Soares Bittencourt, é relatado o seguinte ao Prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira e ao Secretário Lourival Casula: *"No dia 21/10/2013, um helicóptero da cor azul sobrevoou na parte da tarde várias vezes o aeroporto aterrissando, levantando inúmeras vezes, por voltas das 16h30min, o referido helicóptero aterrissou no local paralelo e posterior a pista próximo a biruta ficando oculto por detrás dos matos durante um período que depois de aproximadamente 10 minutos o agente Fernando juntamente com o GM Moreira e outro GM que não me recordo o nome, disseram que iam até o helicóptero para verificar, haja vista se tratara de uma atitude suspeita, que eu o assessor de segurança Moacyr juntamente com os agentes Leandro e Gomes fomos em seguida também em apoio, parando a viatura antes de chegar na pista, sendo que somente eu (Moacyr) desembarquei para ir até o local onde se encontrava o helicóptero, momento em que um avião da QNE sobrevoou em baixa altitude a pista, e eu fui ao local do helicóptero sendo que antes mesmo de chegar ele levantou voo. (...) que a viatura já estava no local onde a aeronave da QNE havia pousado próximo ao hangar do IMA, junto a van que ao me aproximar fui interpelado pelo piloto que o mesmo teve que arremeter a aeronave em virtude da viatura estar no meio da pista, fato que imediatamente foi negado, pois em momento algum a viatura invadiu a pista, que além do piloto estava o responsável pela QNE e uma outra pessoa sendo que esclareci que tanto não havia invadido a pista que eles pousaram normalmente."* (fls. 100/101 do OUT40 no evento 40 do processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102).

Por tudo isso, está comprovada a autoria de Fabrício Soares Bittencourt em relação aos fatos envolvendo os pilotos Pablo e Pedro.

Da dosimetria das penas

Réu Washington Luiz Cardoso Siqueira: art. 261, *caput*, do Código Penal – fato envolvendo o piloto Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, em 21/10/2013

Na 1ª fase, da análise das circunstâncias judiciais previstas no art. 59 do Código Penal, entendo que a *culpabilidade* deve ser valorada, elevando a pena de forma especialmente grave, uma vez que o réu, na condição de Prefeito de Maricá, ou seja, por ocupar o topo na hierarquia do Poder Executivo local, tinha, mais do que qualquer outro agente municipal, o dever legal de resguardar a segurança no interior do aeródromo localizado naquele município, atendendo às expectativas previstas no convênio assinado com a União. O que se viu, entretanto, foram o descumprimento e a extrapolação dos termos do convênio, notadamente quanto à não adoção das medidas técnicas de segurança e quanto à interferência nas operações aéreas. Quanto aos *antecedentes*, da FAC do réu não há o que valorar. A *conduta social* do réu, por ser desconhecida do Juízo, não é fator negativo de valoração. Em relação à *personalidade*, não há como afirmar que o réu apresenta transtornos antissociais. Os *motivos* do crime – a interdição do aeródromo para a regularização do espaço (embora sem a adoção das medidas adequadas) – não serão valorados negativamente. As *consequências* também não serão valoradas negativamente, uma vez que nenhuma consequência mais grave adveio do crime. As *circunstâncias* devem ser negativamente consideradas, uma vez que o réu se utilizou de medida inadequada, notadamente a escalação de diversas pessoas despreparadas para lidar com questões atinentes à rotina da navegação aérea. O *comportamento da vítima* não é circunstância aplicável ao caso. Sendo assim, considerando as duas circunstâncias judiciais negativas da *culpabilidade* e das *circunstâncias* do crime, fixo a pena-base em 2 anos e 9 meses de reclusão.

Na 2ª fase, não incidem circunstâncias agravantes nem atenuantes, motivo pelo qual fixo a pena intermediária em 2 anos e 9 meses de reclusão.

Na 3ª fase, não há causas de diminuição nem de aumento de pena, razão pela qual fixo a **pena definitiva em 2 anos e 9 meses de reclusão**.

O preceito secundário do tipo do art. 261, *caput*, do Código Penal não prevê pena de multa, não sendo aplicável, no caso, por falta de descrição na denúncia, a cominação prevista no § 2º do mesmo artigo.

Réu Washington Luiz Cardoso Siqueira: art. 261, *caput*, do Código Penal – fato envolvendo o piloto Pedro Correia Guimarães, em 27/9/2013

Na 1ª fase, da análise das circunstâncias judiciais previstas no art. 59 do Código Penal, entendo que a *culpabilidade* deve ser valorada, elevando a pena de forma especialmente grave, uma vez

que o réu, na condição de Prefeito de Maricá, ou seja, por ocupar o topo na hierarquia do Poder Executivo local, tinha, mais do que qualquer outro agente municipal, o dever legal de resguardar a segurança no interior do aeródromo localizado naquele município, atendendo às expectativas previstas no convênio assinado com a União. O que se viu, entretanto, foram o descumprimento e a extrapolação dos termos do convênio, notadamente quanto à não adoção das medidas técnicas de segurança e quanto à interferência nas operações aéreas. Quanto aos *antecedentes*, da FAC do réu não há o que valorar. A *conduta social* do réu, por ser desconhecida do Juízo, não é fator negativo de valoração. Em relação à *personalidade*, não há como afirmar que o réu apresenta transtornos antissociais. Os *motivos* do crime – a interdição do aeródromo para a regularização do espaço (embora sem a adoção das medidas adequadas) – não serão valorados negativamente. As *consequências* também não serão valoradas negativamente, uma vez que nenhuma consequência mais grave adveio do crime. As *circunstâncias* devem ser negativamente consideradas, uma vez que o réu se utilizou de medida inadequada, notadamente a escalação de diversas pessoas despreparadas para lidar com questões atinentes à rotina da navegação aérea. O *comportamento da vítima* não é circunstância aplicável ao caso. Sendo assim, considerando as duas circunstâncias judiciais negativas da *culpabilidade* e das *circunstâncias* do crime, fixo a pena-base em 2 anos e 9 meses de reclusão.

Na 2ª fase, não incidem circunstâncias agravantes nem atenuantes, razão pela qual fixo a pena intermediária em 2 anos e 9 meses de reclusão.

Na 3ª fase, não há causas de diminuição nem de aumento de pena, razão pela qual fixo a **pena definitiva em 2 anos e 9 meses de reclusão.**

O preceito secundário do tipo do art. 261, *caput*, do Código Penal não prevê pena de multa, não sendo aplicável, no caso, por falta de descrição na denúncia, a cominação prevista no § 2º do mesmo artigo.

Réu Washington Luiz Cardoso Siqueira: concurso de crimes

Em relação aos dois crimes, o segundo deve ser havido como continuação do primeiro, uma vez que são da mesma espécie e foram praticados nas mesmas condições de tempo (intervalo de menos de um mês entre o cometimento de cada crime), lugar (os crimes foram cometidos no aeródromo de Maricá) e maneira de execução (tráfego de viaturas na pista para impedir pousos e decolagens). Sendo assim, aplico a uma das penas, porque idênticas, a fração de mínima de 1/6 e **fixo a pena definitiva para Washington Luiz Cardoso Siqueira em 3 anos, 2 meses e 15 dias de reclusão.**

Réu Lourival Casula Filho: art. 261, *caput*, do Código Penal – fato envolvendo o piloto Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, em 21/10/2013

Na 1ª fase, da análise das circunstâncias judiciais previstas no art. 59 do Código Penal, entendo que a *culpabilidade* deve ser negativamente valorada, uma vez que o réu, na condição de Secretário Municipal, foi designado pelo Prefeito para a administração direta do aeródromo, possuindo o especial dever de resguardar a segurança do local. Quanto aos *antecedentes*, da FAC do réu não há o que valorar. A *conduta social* do réu, por ser desconhecida do Juízo, não é fator negativo de valoração. Em relação à *personalidade*, não há como afirmar que o réu apresenta transtornos antissociais. Os *motivos* do crime – a interdição do aeródromo para regularização do espaço (embora sem a adoção das medidas adequadas) – não serão valorados negativamente. As *consequências* também não serão valoradas negativamente, uma vez que nenhuma consequência mais grave adveio do crime. As *circunstâncias* não devem ser negativamente consideradas. O *comportamento da vítima* não é circunstância aplicável ao caso. Sendo assim, considerando a circunstância judicial negativa da *culpabilidade*, fixo a pena-base em 2 anos, 4 meses e 15 dias de reclusão.

Na 2ª fase, não incidem circunstâncias agravantes nem atenuantes, razão pela qual fixo a pena intermediária em 2 anos, 4 meses e 15 dias de reclusão.

Na 3ª fase, não há causas de diminuição nem de aumento de pena, razão pela qual fixo a **pena definitiva em 2 anos, 4 meses e 15 dias de reclusão.**

O preceito secundário do tipo do art. 261, *caput*, do Código Penal não prevê pena de multa, não sendo aplicável, no caso, por falta de descrição na denúncia, a cominação prevista no § 2º do mesmo artigo.

Réu Lourival Casula Filho: art. 261, *caput*, do Código Penal – fato envolvendo o piloto Pedro Correia Guimarães, em 27/9/2013

Na 1ª fase, da análise das circunstâncias judiciais previstas no art. 59 do Código Penal, entendo que a *culpabilidade* deve ser negativamente valorada, uma vez que o réu, na condição de Secretário Municipal, foi designado pelo Prefeito para a administração direta do aeródromo, possuindo o especial dever de resguardar a segurança do local. Quanto aos *antecedentes*, da FAC do réu não há o que valorar. A *conduta social* do réu, por ser desconhecida do Juízo, não é fator negativo de valoração. Em relação à *personalidade*, não há como afirmar que o réu apresenta transtornos antissociais. Os *motivos* do crime – a interdição do aeródromo para regularização do espaço (embora sem a adoção das medidas adequadas) – não serão valorados negativamente. As *consequências* também não serão valoradas negativamente, uma vez que, felizmente, nenhuma consequência mais grave adveio do crime. As *circunstâncias* não devem ser negativamente consideradas. O *comportamento da vítima* não é circunstância aplicável ao caso. Sendo assim, considerando a circunstância judicial negativa da *culpabilidade*, fixo a pena-base em 2 anos, 4 meses e 15 dias de reclusão.

Na 2ª fase, não incidem circunstâncias agravantes nem atenuantes, razão pela qual fixo a pena intermediária em 2 anos, 4 meses e 15 dias de reclusão.

Na 3ª fase, não há causas de diminuição nem de aumento de pena, razão pela qual fixo a **pena definitiva em 2 anos, 4 meses e 15 dias de reclusão.**

O preceito secundário do tipo do art. 261, *caput*, do Código Penal não prevê pena de multa, não sendo aplicável, no caso, por falta de descrição na denúncia, a cominação prevista no § 2º do mesmo artigo.

Réu Lourival Casula Filho: concurso de crimes

Em relação aos dois crimes, o segundo deve ser havido como continuação do primeiro, uma vez que são da mesma espécie e foram praticados nas mesmas condições de tempo (intervalo de menos de um mês entre o cometimento de cada crime), lugar (os crimes foram cometidos no aeródromo de Maricá) e maneira de execução (tráfego de viaturas na pista para impedir pousos e decolagens). Sendo assim, aplico a uma das penas, porque idênticas, a fração de mínima de 1/6 e **pena definitiva para Lourival Casula Filho em 2 anos, 8 meses e 24 dias de reclusão.**

Réu Fabrício Soares Bittencourt: art. 261, *caput*, do Código Penal – fato envolvendo o piloto Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, em 21/10/2013

Na 1ª fase, da análise das circunstâncias judiciais previstas no art. 59 do Código Penal, entendo que a *culpabilidade* não deve ser negativamente valorada, Quanto aos *antecedentes*, da FAC do réu não há o que valorar. A *conduta social* do réu, por ser desconhecida do Juízo, não é fator negativo de valoração. Em relação à *personalidade*, não há como afirmar que o réu apresenta transtornos antissociais. Os *motivos* do crime – a interdição do aeródromo para regularização do espaço (embora sem a adoção das medidas adequadas) – não serão valorados negativamente. As *consequências* também não serão valoradas negativamente, uma vez que nenhuma consequência mais grave adveio do crime. As *circunstâncias* não devem ser negativamente consideradas. O *comportamento da vítima* não é circunstância aplicável ao caso. Sendo assim, considerando as duas circunstâncias judiciais negativas da *culpabilidade* e das *circunstâncias* do crime, fixo a pena-base em 2 anos e 9 meses de reclusão.

Na 2ª fase, não incidem circunstâncias agravantes nem atenuantes, razão pela qual fixo a pena intermediária em 2 anos de reclusão.

Na 3ª fase, não há causas de diminuição nem de aumento de pena, razão pela qual fixo a **pena definitiva em 2 anos de reclusão.**

O preceito secundário do tipo do art. 261, *caput*, do Código Penal não prevê pena de multa, não sendo aplicável, no caso, por falta de descrição na denúncia, a cominação prevista no § 2º do mesmo artigo.

Réu Fabrício Soares Bittencourt: art. 261, *caput*, do Código Penal – fato envolvendo o piloto Pedro Correia Guimarães, em 27/9/2013

Na 1ª fase, da análise das circunstâncias judiciais previstas no art. 59 do Código Penal, entendo que a *culpabilidade* não deve ser negativamente valorada. Quanto aos *antecedentes*, da FAC do réu não há o que valorar. A *conduta social* do réu, por ser desconhecida do Juízo, não é fator negativo de valoração. Em relação à *personalidade*, não há como afirmar que o réu apresenta transtornos antissociais. Os *motivos* do crime – a interdição do aeródromo para regularização do espaço (embora sem a adoção das medidas adequadas) – não serão valorados negativamente. As *consequências* também não serão valoradas negativamente, uma vez que, felizmente, nenhuma consequência mais grave adveio do crime. As *circunstâncias* não devem ser negativamente consideradas. O *comportamento da vítima* não é circunstância aplicável ao caso. Sendo assim, fixo a pena-base em 2 anos de reclusão.

Na 2ª fase, não incidem circunstâncias agravantes nem atenuantes, razão pela qual fixo a pena intermediária em 2 anos de reclusão.

Na 3ª fase, não há causas de diminuição nem de aumento de pena, razão pela qual fixo a **pena definitiva em 2 anos de reclusão**.

O preceito secundário do tipo do art. 261, *caput*, do Código Penal não prevê pena de multa, não sendo aplicável, no caso, por falta de descrição na denúncia, a cominação prevista no § 2º do mesmo artigo.

Réu Fabrício Soares Bittencourt: concurso de crimes

Em relação aos dois crimes, o segundo deve ser havido como continuação do primeiro, uma vez que são da mesma espécie e foram praticados nas mesmas condições de tempo (intervalo de menos de um mês entre o cometimento de cada crime), lugar (os crimes foram cometidos no aeródromo de Maricá) e maneira de execução (tráfego de viaturas na pista para impedir pousos e decolagens). Sendo assim, aplico a uma das penas, porque idênticas, a fração de mínima de 1/6 e **fixo a pena definitiva para Fabrício Soares Bittencourt em 2 anos e 4 meses de reclusão**.

Do regime inicial de cumprimento da pena privativa de liberdade

A quantidade de pena indica a fixação do regime inicial aberto (art. 33, § 2º, "c", do Código Penal). Sendo assim, **fixo, para os três réus condenados, o regime prisional inicial aberto**.

Da cautelar em vigor aplicada ao réu Washington Luiz Cardoso Siqueira

Conforme relatado, nos autos da cautelar inominada criminal nº 5000923-02.2019.4.02.5102, está em vigor a cautelar de comparecimento em Juízo (art. 319, I, do CPP), aplicada ao réu Washington Luiz Cardoso Siqueira, a requerimento do MPF.

Com a condenação, subsiste o fundamento do risco concreto para a aplicação da lei penal. Sendo assim, **fica mantida a cautelar de comparecimento periódico em Juízo, cujo cumprimento está sendo fiscalizado nos autos do processo nº 5000923-02.2019.4.02.5102, para onde deverá ser trasladada cópia desta sentença.**

Da reparação do dano prevista no art. 387, IV, do CPP

Nos termos do art. 387, IV, do CPP, “*O juiz, ao proferir sentença condenatória, fixará o valor mínimo para reparação dos danos causados pela infração, considerando os prejuízos sofridos pelo ofendido.*” Na doutrina, Renato Brasileiro de Lima explica que, “*Por ter natureza processual, esta regra (...) aplica-se aos processos em andamento.*” Além disso, “*antes do advento da Lei n. 11.719/2008 (...), o Código Penal já preceituava em seu art. 91, I, que é efeito automático de toda e qualquer sentença penal condenatória transitada em julgado sujeitar o condenado à obrigação de reparar o dano causado pelo delito.*” (LIMA, Renato Brasileiro de. Código de Processo Penal Comentado. Bahia: JusPodivm, 2016. páginas 219 e 222).

Na jurisprudência, o Superior Tribunal de Justiça pacificou o entendimento de que, para que seja determinada a reparação dos danos causados à vítima, basta que haja pedido expresso e formal na inicial acusatória, de modo a viabilizar o devido contraditório, não se exigindo, para tanto, a indicação de valores na denúncia, já que cabe ao magistrado fixar um valor mínimo (AgInt no REsp 1694713/MS, Rel. Ministra Maria Thereza de Assis Moura, Sexta Turma, julgado em 10/10/2017, DJe 16/10/2017).

No caso, como não houve pedido expresso do MPF na denúncia nem nas alegações finais, **deixo de fixar o valor mínimo para a reparação dos danos causados.**

Dos pedidos de extração de cópias para apuração de crimes supostamente praticados por testemunhas

No evento 324 do processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102, a defesa do réu Washington requereu a extração de cópias, especialmente dos depoimentos das testemunhas Neudy e de Pablo em 5/7/2018 e 29/5/2018, além do trabalho do CENIPA, e a sua remessa ao MPF para a

apuração de crime de falso testemunho supostamente praticado por Neudy e por Pablo. Nos memoriais, a defesa reiterou o pedido (evento 339).

No evento 303 do processo nº 0500769-80.2017.4.02.5102, a defesa do réu Lourival requereu a juntada de cópia do depoimento do Sr. Neudy Francisco Geraldês, prestado no dia 20/2/2018, no processo conexo nº 0000722-71.2014.4.02.5102, e a extração de cópias para remessa ao MPF para a apuração de crime de falso testemunho, bem como a extração de cópia dos autos para remessa ao MPF para a apuração da quebra do dever de cuidado daquele a quem incumbia a manutenção da aeronave.

A testemunha Neudy foi ouvida nos dias 20/2/2018 (processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102), 5/7/2018 (processos nº 0500797-48.2017.4.02.5102 e nº 0500769-80.2017.4.02.5102) e 30/10/2018 (processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102). Nas ocasiões, ele afirmou que, no dia 21/10/2013, viu a aeronave acidentada arremeter e tentar pousar no aeródromo de Maricá, sendo que ela vinha atrás da aeronave pilotada por Pablo Eduardo da Silva Nóbrega.

Em relação à testemunha Neudy Francisco Geraldês, considerando a contradição entre parte do conteúdo dos seus depoimentos (de que teria visto e ouvido a aeronave acidentada tentar pousar no aeródromo de Maricá, no dia 21/10/2013, vindo logo atrás da aeronave pilotada por Pablo, que teria pousado por volta de 16h30) e o relatório final do CENIPA (no qual constou que, pelas imagens-radar de todo o trajeto do voo, no dia 21/10/2013, a aeronave acidentada não sobrevoou nem tentou pousar no aeródromo de Maricá, tendo saído do aeroporto de Jacarepaguá às 17h50 e caído às 18h40), **autorizo** que o MPF extraia do sistema e-Proc cópia das peças necessárias à apuração de eventual crime de falso testemunho.

Por sua vez, a testemunha Pablo Eduardo da Silva Nóbrega foi ouvida nos dias 26/1/2018 (processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102), 29/5/2018 (processos nº 0500797-48.2017.4.02.5102 e nº 0500769-80.2017.4.02.5102) e 30/10/2018 (processo nº 0500253-26.2018.4.02.5102). Nas ocasiões, Pablo declarou que não viu nem ouviu a aeronave acidentada, sendo que soube do acidente após pousar no aeródromo.

Em relação à testemunha Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, **indefiro** o pedido de extração de cópias de peças dos autos para remessa ao MPF para a apuração de eventual prática de crime de falso testemunho. Isso porque não vislumbrei nenhuma contradição nos depoimentos prestados pela testemunha, sendo que qualquer desconformidade quanto a detalhes (o fato de não se recordar do Sr. Neudy e o horário em que soube do acidente com a aeronave) pode ser atribuída ao decurso do tempo entre os depoimentos (ano de 2018) e os fatos (ano de 2013).

Por fim, no que tange ao pedido de extração de cópias dos autos para remessa ao MPF, a fim de apurar a quebra do dever de cuidado na manutenção da aeronave acidentada, **indefiro-o**. Elaborado o relatório pelo CENIPA, caberá aos órgãos de aviação aferir a necessidade de apuração de eventual responsabilidade.

Dos bens acautelados em Juízo

Em referência ao processo nº 0000722-71.2014.4.02.5102, estão acautelados no “armário sigilosos 2” os seguintes bens: (1) termo nº 23/2017 – um DVD com a inscrição “MPF aeródromo de Maricá”; (2) termo nº 24/2017 – um DVD-R referente à página 133 do apenso III; (3) termo nº 25/2017 – um DVD sem título; (4) termo nº 26/2017 – um CD-R com a inscrição “guarda municipal de Maricá-Prefeitura invade aeródromo” referente à página 134 do apenso III; (5) termo nº 27/2017 – um CD-R referente à página 135 do apenso III; (6) termo nº 28/2017 – um DVD-R com a inscrição ANAC processo 00058.090061/2013-18; (7) termo nº 29/2017 – um CD-R com a inscrição “aeroporto de Maricá”; (8) termo nº 30/2017 – dois CD e um DVD com vídeos e fotografias referentes à entrada de unidades da guarda municipal na pista de pouso do aeroporto de Maricá-conteúdo do apenso IX; (9) termo nº 31/2017 – um CD-R com cópia do processo 235285-7/06 MPE referente à página 74 do apenso V; (10) termo nº 32/2017 – um pen-drive referente à página 320 do apenso I, volume I; (11) termo nº 33/2017 – um DVD-R referente à página 316 do apenso I-A; (12) termo nº 34/2017 – uma planta do aeródromo referente à página 317 do apenso I-A; (13) termo nº 35/2017 – um CD-R com a inscrição processo nº 001793334-2013.8.19.0031 referente à página 14 do apenso II, volume I; e (14) termo nº 36/2017 – um CD com a inscrição “SDMC-Fabrizio” referente à página 57 do apenso II, volume I.

Em referência ao processo nº 0500797-48.2017.4.02.5102, estão acautelados no “armário sigilosos 2” os seguintes bens: termo nº 9/2018 – uma petição e um pen-drive trazidos pela defesa do réu Washington.

Por se tratar de material probatório, determino a sua manutenção nos autos físicos, uma vez que não estão inseridos na descrição de bens apreendidos do art. 243 da Consolidação de Normas da Corregedoria-Geral da Justiça Federal da 2ª Região, pois são, em verdade, meios de prova, que devem permanecer nos autos da mesma forma que permanecem depoimentos de testemunhas, laudos periciais, autos de reconhecimento, fotografias de acusados e indiciados ou suspeitos, autos de coleta individuais datiloscópicas etc.

III. Dispositivo:

Ante o exposto, julgo parcialmente procedente a pretensão punitiva estatal, para:

a) **condenar Washington Luiz Cardoso Siqueira**, qualificado nos autos, à pena de **3 anos, 2 meses e 15 dias de reclusão**, pela prática de dois crimes previstos no art. 261, *caput*, do Código Penal, na forma do art. 71 do Código Penal (fato envolvendo o piloto Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, em 21/10/2013, e fato envolvendo o piloto Pedro Correia Guimarães, em 27/9/2013);

b) **absolver Washington Luiz Cardoso Siqueira** da acusação da prática de um crime previsto no art. 261 do Código Penal (fato envolvendo a queda da aeronave PT-KGK, em 21/10/2013), com fundamento no art. 386, III, do CPP; e da acusação da prática de um crime previsto no art. 261, *caput*, do Código Penal (omissão de segurança em outros episódios), com fundamento no art. 386, VII, do CPP, por não existir prova suficiente para a condenação;

c) **condenar Lourival Casula Filho**, qualificado nos autos, à pena de **2 anos, 8 meses e 24 dias de reclusão**, pela prática de dois crimes previstos no art. 261, *caput*, do Código Penal, na forma do art. 71 do Código Penal (fato envolvendo o piloto Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, em 21/10/2013, e fato envolvendo o piloto Pedro Correia Guimarães, em 27/9/2013);

d) **absolver Lourival Casula Filho** da acusação da prática de um crime previsto no art. 261 do Código Penal (fato envolvendo a queda da aeronave PT-KGK, em 21/10/2013), com fundamento no art. 386, III, do CPP;

e) **condenar Fabrício Soares Bittencourt**, qualificado nos autos, à pena de **2 anos e 4 meses**, pela prática de dois crimes previstos no art. 261, *caput*, do Código Penal, na forma do art. 71 do Código Penal (fato envolvendo o piloto Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, em 21/10/2013, e fato envolvendo o piloto Pedro Correia Guimarães, em 27/9/2013);

f) **absolver o réu Fabrício Soares Bittencourt** da acusação da prática de um crime previsto no art. 261 do Código Penal (fato envolvendo a queda da aeronave PT-KGK, em 21/10/2013), com fundamento no art. 386, III, do CPP; e da acusação da prática de um crime previsto no art. 261, *caput*, do Código Penal (fato envolvendo o piloto Nilson Ribeiro de Melo, em 7/10/2013), com fundamento no art. 386, VII, do CPP, por não existir prova suficiente para a condenação;

g) **absolver os réus Paulo César da Costa Gomes, Leandro Pereira de Oliveira, Thiago de Souza Adão, Thadeu Peixoto da Silva, Renato Luiz Azevedo Brandão, Fernando César Ribeiro Mentzingen e Moacyr Winder Duarte Azevedo Brandão**, qualificados nos autos, da acusação da prática de três crimes previstos no art. 261, *caput*, do Código Penal (fato envolvendo o piloto Pedro Correia Guimarães, em 27/9/2013; fato envolvendo o piloto Pablo Eduardo da Silva Nóbrega, em 21/10/2013; e fato envolvendo o piloto

Nilson Ribeiro de Melo, em 7/10/2013), com fundamento no art. 386, VII, do CPP, por não existir prova suficiente para a condenação, e da acusação da prática de um crime previsto no art. 261 do Código Penal (fato envolvendo a queda da aeronave PT-KGK, em 21/10/2013), com fundamento no art. 386, III, do CPP.

Nos termos da fundamentação, **o regime prisional inicial, para os três réus condenados, é o aberto**, não havendo detração a ser feita na forma do art. 387, § 2º, do CPP, uma vez que os réus responderam soltos na fase extrajudicial e no curso do processo penal.

É recomendável a substituição da pena privativa de liberdade por duas penas restritivas de direitos, **para cada um dos três réus condenados**, consistentes em: a) **prestação de serviços à comunidade**, mediante atribuição de tarefas gratuitas aos sentenciados, conforme suas aptidões, e que serão cumpridas à razão de uma hora de tarefa por dia de condenação, por 7 horas semanais, indicada a instituição beneficente e fixado o modo de cumprimento, em sede de execução penal, de forma a não prejudicar sua jornada normal de trabalho; e b) **prestação pecuniária**, em valor a ser fixado em sede de execução penal, a ser depositada na conta única nº 0174.013.41403-3, na Caixa Econômica Federal, à disposição deste Juízo, e, posteriormente, revertida a uma instituição beneficente, na forma da Resolução nº CJF-RES-2014/00295, de 4/6/2014.

Condeno os três réus (Washington, Lourival e Fabrício), ainda, ao pagamento das custas processuais, na forma do art. 804 do CPP.

Em cumprimento ao disposto no art. 387, § 1º, do CPP, por não estarem presentes os pressupostos para a decretação da prisão preventiva, concedo aos réus Washington, Lourival e Fabrício o direito de apelarem em liberdade.

Fica mantida a cautelar de comparecimento periódico em Juízo para o réu Washington Luiz Cardoso Siqueira. Traslade-se cópia desta sentença para o processo nº 5000923-02.2019.4.02.5102, que deverá ser redistribuído por dependência à ação penal nº 0500797-48.2017.4.02.5102 (migração do sistema Apolo para o sistema e-Proc).

Nos termos da fundamentação, **deixo de fixar valor mínimo para a reparação dos danos causados**, com base no art. 387, IV, do CPP.

Os bens acautelados, nos termos da fundamentação, deverão permanecer nos autos físicos.

Autorizo que o MPF extraia do sistema e-Proc cópia das peças necessárias à apuração de eventual crime de falso testemunho cometido pela testemunha Neudy Francisco Geraldês.

Oficie-se ao Juízo da 3ª Vara Federal de Niterói, em referência à ação civil pública por ato de improbidade administrativa nº 0043483-83.2015.4.02.5102, comunicando que foi proferida sentença conjunta, cuja cópia poderá ser consultada e extraída do sistema e-Proc.

Altere-se, no sistema e-Proc, a situação dos réus condenados para “condenado-solto”.

Altere-se, no sistema e-Proc, a situação dos réus absolvidos para “absolvido”.

Intimem-se.

Em relação aos réus condenados, transitada em julgado esta sentença: a) lance-se o nome dos réus no rol dos culpados judiciais no portal da Justiça Federal na Internet; b) expeçam-se as Cartas de Execução de Sentença Penal Definitiva a serem distribuídas para esta 2ª Vara Federal, privativa de execuções penais, no sistema e-Proc; c) proceda-se, com relação aos apenados, ao registro no BDJ – Boletim de Decisão Judicial do Sistema Nacional de Identificação Criminal da Polícia Federal – SINIC, bem como anote-se o resultado do processo no Sistema Estadual de Identificação – SEI; d) comunique-se o resultado do processo ao TRE através do sistema INFODIPWEB; e) intimem-se os réus para que, no prazo de 5 dias, recolham as custas judiciais, sob pena de inscrição em dívida ativa, execução forçada e inclusão do seu nome no CADIN, calculadas no valor de R\$ 297,95 (duzentos e noventa e sete reais e noventa e cinco centavos), equivalente a 280 UFIRs, em Guia de Recolhimento da União (GRU) – Unidade Gestora (UG) 090016 – Código de recolhimento 18710-0 – que deverá ser providenciada junto à Caixa Econômica Federal, agência 0174 (Av. Amaral Peixoto, 335, Centro, Niterói/RJ), apresentando o comprovante de pagamento em Juízo. Ficam os réus cientes de que, na impossibilidade de pagamento, deverão apresentar requerimento da sua hipossuficiência, acompanhado de declaração e documentação comprobatória; f) nada mais a fazer, dê-se baixa e arquivem-se.

Já em relação aos réus absolvidos, transitada em julgado esta sentença: a) anote-se o resultado do processo no Sistema Estadual de Identificação – SEI – e proceda-se ao registro no Boletim de Decisão Judicial do Sistema Nacional de Identificação Criminal – SINIC – da Polícia Federal; b) atualize-se o SNBA, se for o caso; c) nada mais a fazer, dê-se baixa e arquivem-se.

Documento eletrônico assinado por **FABRÍCIO ANTONIO SOARES, Juiz Federal**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 2ª Região nº 17, de 26 de março de 2018. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <https://eproc.jfrj.jus.br>, mediante o preenchimento do código verificador **510002853066v374** e do código CRC **6efbdee8**.

Informações adicionais da assinatura:
Signatário (a): FABRÍCIO ANTONIO SOARES
Data e Hora: 25/6/2021, às 22:29:27

0500797-48.2017.4.02.5102

510002853066 .V374