

PARECER Nº 458/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
 PROCESSO Nº 00066.037326/2015-12  
 INTERESSADO: FERNANDO ANTONIO PAIVA DO COUTO

Recurso em 2ª Instância - Multa por infração ao CBAer

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre recurso interposto contra Decisão de 1ª Instância que multou Fernando Antonio Paiva do Couto por *infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo.*

#### ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS											
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI (fl. 07)	Decisão de Primeira Instância - DC1 (fls. 12 à 13-V)	Notificação da DC1	Recurso protocolado/postado (SEI 1366924)	Aferição de tempestividade (SEI 2231482)	Prescrição Intercorrente
00066.037326/2015-12	656545160	001208/2015/SPO	CANAC 841740 PT-WGG	02/07/2011	29/05/2015	20/08/2015	28/07/2016	Não consta	19/12/2017	17/09/2018	28/07/2019

**Enquadramento:** alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer c/c à NSCA 3-5 ITEM 2.2.

**Infração:** *infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo.*

**Proponente:** Isaías de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 0644/DIRP/2016.

#### INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto por **Fernando Antonio Paiva do Couto**, em face da decisão proferida no curso do processo em referência, originada do Auto de Infração - AI nº. 001208/2015/SPO, lavrado em 29/05/2015, (fl. 01).

2. O Auto de Infração - AI descreve, em síntese, que a(o) autuado contrariou o que preceitua o art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565, 1986 c/c a NSCA 3-5 ITEM 2.2, a saber:

*O Sr. Fernando Antonio Paiva do Couto não comunicou a ocorrência de acidente envolvendo a aeronave PT-WGG, de sua propriedade na data do ocorrido, negando-se também a fornecer ao órgão responsável pela investigação (SERIPA IV), desrespeitando, assim, a Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica NSMA 3-5, em especial o previsto pelos itens 2.2 (regulamento válido na data da ocorrência).*

*Diante do exposto, o Sr. Fernando Antonio Paiva do Couto cometeu a infração capitulada no artigo 302, inciso II, alínea "n" da lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, combinada com o item 2.2 da NSCA 3-5.*

*Auto de infração emitido em acordo com §2º, do artigo 20 da resolução ANAC nº 25, de 25 de abril 2008.*

#### HISTÓRICO

3. **Relatório de Fiscalização:** o RF aponta a ausência de comunicação de acidente Aeronáutico pelo proprietário da aeronave PT-WGG, ocorrido em 02/07/2011, informada no Boletim de Registro de Ocorrência Aeronáutica - BROA - nº 200/GGAP/2011 - Revisão 01.

3.1. Consta também no RF que, de início, fora lavrado o AI nº 5946/2011, em nome de David Dantas Rolon, suposto proprietário da aeronave na ocasião do acidente e que, apesar da aeronave acidentada ter sido adquirida em 20/06/2011, conforme descrito no RF, sem que aos autos estivesse anexado tal recibo de compra e venda, a transferência do domínio da aeronave, do Sr. Fernando Antonio Paiva do Couto, antigo proprietário, para o proprietário atual, Sr. David Dantas Rolon, ocorrera somente em 02/08/2011.

3.2. Por essa razão, o AI fora lavrado em nome do Sr. Fernando Antonio Paiva do Couto, com fundamento no § 2º, da alínea V do artigo 115 do CBAer que prevê: "*os títulos translativos da propriedade de aeronave, por ato entre vivos, não transferem o seu domínio (grifo meu), senão da data em que se inscreverem no Registro Aeronáutico Brasileiro.*"

3.3. Ao RF foram anexadas cópias dos seguintes documentos:

- Cópia do Boletim de Ocorrência com Aeronave nº 200/GGAP/2011
- Cópia da página de status da aeronave PT-WGG; e,
- Cópia da página do aeronavegante (Cód. ANAC 842740).

4. **Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA:** o BROA 200/GGAP/2011 (fls. 03 e 03-v) informa que "*de acordo com os órgãos de notícias, a aeronave sofreu um acidente e fora removida do local da ocorrência, sem a devida comunicação ao CENIPA, conforme previsto na Lei nº 7.565, de 1986 assim como iniciados os serviços de recuperação da aeronave à revelia da ANAC.*"

4.1. Ainda, de acordo com o BROA o operador se negou a fornecer dados da ocorrência, consta também a informação de que a aeronave permanecerá retida (não liberada) para fins de investigação.

4.2. O BROA também informa que o comandante da aeronave era o Sr. Fernando Antonio Paiva do Couto, que os danos foram qualificados como "graves" na fuselagem dianteira, bequilha e motor, que havia 1 (um) tripulante que saíra ileso do acidente.

5. **Notificação do Auto de Infração - AI** - o autuado foi notificado da lavratura do AI conforme comprova Aviso de Recebimento - AR, datado de 28/08/2015 (fls. 07).

6. **Termo de Decurso de Prazo** - o referido termo, datado de 01/12/2015 (fls. 08) Certifica que apesar de ter sido regularmente notificado o autuado não apresentou defesa no prazo de 20 (vinte) dias.

7. **Decisão de 1ª Instância - DC1** - EM 28/07/2016, a Assessoria de ACPI/SPO, órgão da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO responsável pelas Decisões de 1ª Instância aplicou a multa no patamar mínimo de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) considerando a ausência de atenuantes ou agravantes previstos no artigo 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, pelo cometimento de infração prevista no artigo 302, inciso II, alínea "n", do CBAer.

7.1. De acordo com a DC1, foi clara a confirmação da infração uma vez que **o autuado realizou voo** (grifo meu) com aeronave de marca PT-WGG vindo a sofrer acidente em 02/07/2011 sem ter efetuado comunicação à autoridade aeronáutica, conforme descrito no BROA 200/GGAP/2011.

8. **Recurso em 2ª Instância** - Apesar de não constar nos autos a comprovação da ciência da DC1, o autuado apresentou recurso protocolado na Agência em 19/12/2017, conforme documento SEI nº 1366924.

9. **Aferição de tempestividade** - Em Despacho SEI nº 2231512 a Secretaria da ASJIN certificou o recurso nos seguintes termos:

*Certifico, para os devidos fins, que, embora interposto o recurso em face da decisão inaugural, não há documento nos autos apto a atestar a notificação inequívoca do interessado acerca do referido ato decisório, o que impede a aferição de tempestividade nos moldes do art. 17, parágrafo único, da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008.*

*Não obstante, o protocolo da manifestação 00066.529892/2017-18 configura a hipótese de comparecimento espontâneo de que trata o art. 26, § 5º, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 2009, cuja regra o considera ato suficiente para suprir a falta ou a irregularidade*

de notificação.

Dada a impossibilidade de aferição da tempestividade, e preenchidas as demais condições de admissibilidade, **conheço do recurso interposto.**

10. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 15/10/2018.
11. É o breve relato.

#### PRELIMINARES

12. **Da Regularidade Processual** - o atuado não apresentou Defesa Prévia e em sede de recurso fez as seguintes considerações:

*Quanto a suposta não comunicação do acidente envolvendo a aeronave PT-WGG, convém esclarecer QUE em 20/09/2011, conforme ficha do CENIPA CNCO 05C (ocorrência nº 77/2011 SERIPA 4), onde na descrição do acidente, descreve como tripulante o Sr. DAVID DANTAS ROLON, na condição de COMANDANTE e, não o ora requerente.*

*Vejamos que no item "M" do referido documento constou que: "1) Em 19/09/11, o antigo operador, compareceu ao CENIPA, comprovando a transação da aeronave, conforme recibo de compra e venda, a contar de 20/06/2011".*

*Convém observar ainda, as suspensões impostas a este requerente, que quando da investigação, onde viram sua inocência, foi reestabelecidas. Endosso de seguro entre outros ao novo operador da aeronave.*

*No email, cuja cópia também segue em anexo, o Cel. Av. Rl. Sr. Franz Matheus, da Seção de Investigação do CENIPA, declarou que houve correção da FNCO05C no 77/SERIPA-4/2011, alterando o operador da Aeronave.*

*Portanto, não pode o mesmo ser condenado por algo que não fez. A nulidade é clara, vez que não houve comunicação entre os órgãos do SERIPA/CENIPA e ANAC, o que só veio a prejudicar o requerente.*

- 12.1. O atuado anexou ao recurso uma cópia da Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência (FNCO05C) na qual o CENIPA/SERIPA confirmaria que o Comandante/tripulante da aeronave, na data da ocorrência do acidente, seria o Sr. DAVID DANTAS ROLON (SEI 1366924 fls. 12).

- 12.2. O interessado também anexou ao recurso cópia de um e-mail (SEI 1366924 fls. 12) endereçado ao [ECCOAR@ANAC.GOV.BR](mailto:ECCOAR@ANAC.GOV.BR) no qual solicitava informações sobre a suspensão de seu CCF e Habilitação, informava seu comparecimento ao CENIPA onde teria comprovado que não estava a bordo da referida aeronave acidentada, informava ainda que não se encontrava nem mesmo no município do referido incidente e que já constava no RAB a aeronave em nome do atual proprietário, pois a venda do equipamento teria ocorrido em 20/06/2011 e o incidente ocorrera em 02/07/2011. No corpo do mesmo correio eletrônico, consta um outro e-mail que teria sido encaminhado pelo Sr. Franz Matheus – Cel Av R1, da Seção de Investigação do CENIPA, no qual o referido subscritor e representante do CENIPA teria informado a correção no FNCO05C 077/SERIPA-4/2011 do operador/piloto da aeronave de **Fernando Antonio Paiva do Couto** para **David Dantas Rolon**.

- 12.3. Cabe destacar que no RF consta que, de início, fora lavrado o AI nº 5946/2011, em nome de David Dantas Rolon, suposto proprietário da aeronave na ocasião do acidente e que, apesar da aeronave acidentada ter sido adquirida em 20/06/2011, conforme descrito no RF, sem que aos autos estivesse anexado tal recibo de compra e venda, **a transferência do domínio** (grifo meu) da aeronave, do Sr. Fernando Antonio Paiva do Couto, antigo proprietário, para o proprietário atual, Sr. David Dantas Rolon, ocorrera somente em 02/08/2011.

- 12.4. Por essa razão, o AI fora lavrado em nome do Sr. Fernando Antonio Paiva do Couto, com fundamento no § 2º, da alínea V do artigo 115 do CBAer que prevê: "os títulos transitivos da propriedade de aeronave, por ato entre vivos, **não transferem o seu domínio** (grifo meu), senão da data em que se inscreverem no Registro Aeronáutico Brasileiro."

- 12.5. Na descrição contida no Auto de Infração AI o Sr. Fernando Antonio Paiva do Couto **não comunicou a ocorrência de acidente** (grifo meu) envolvendo a aeronave PT-WGG, de sua propriedade na data do ocorrido, negando-se também a fornecer informações ao órgão responsável pela investigação (SERIPA IV), desrespeitando, assim, a Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica – NSMA 3-5, em especial o previsto pelos itens 2.2 (regulamento válido na data da ocorrência).

- 12.6. Entretanto, de acordo com a DC1, **foi clara a confirmação da infração uma vez que o atuado realizou voo** (grifo meu) com aeronave de marca PT-WGG vindo a sofrer acidente em 02/07/2011 sem ter efetuado comunicação à autoridade aeronáutica, conforme descrito no BROA 200/GGAP/2011.

- 12.7. Observa-se que a DC1 concluiu que o **atuado realizou voo**, mas a descrição da infração aponta que o atuado **não comunicou a ocorrência de acidente**. Dito isso, fica claro que a DC1 prolatou uma decisão para um fato diverso do que fora descrito no AI.

- 12.8. Constatado que na DC1 ao utilizar para configurar a infração o fato de que o **atuado teria realizado voo** ao passo que a infração em tela seria a **não comunicação da ocorrência de acidente**, a Administração cometeu erro considerado insanável e, desse modo, de acordo com o princípio da autotutela administrativa, deve proceder à anulação do ato ilegal para o fim de restaurar a legalidade malferida. Assim, em atenção ao Art. 53, da Lei nº 9.784, de 1999 o qual determina que Administração Pública poderá **anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos**, somado ao entendimento doutrinário de que o controle administrativo deriva do **poder-dever de autotutela** que a Administração tem sobre seus próprios atos e agentes, e que é normalmente exercido pelas autoridades superiores (Hely Lopes Meirelles) e combinado com o inciso III, do art. 44, da Resolução ANAC nº 472, de 2008, segundo o qual do julgamento do recurso poderá resultar na declaração de nulidade ou reforma, total ou parcial da decisão de primeira instância **proponho** que a referida DC1 seja **ANULADA** e que os autos retornem ao órgão julgador de 1ª Instância (ACPI/SPO) para prolação de nova Decisão.

#### CONCLUSÃO

13. Pelo exposto, sugiro **ANULAR** a Decisão de 1ª Instância, com o cancelamento da multa e a comunicação do teor da presente Decisão de 2ª Instância e prolação de nova DC1.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Enquadramento	Infração	Decisão de 2ª Instância
00066.037326/2015-12	656545160	001208/2015/spo	CANAC 841740 PT-WGG	alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer c/c à NSCA 3-5 ITEM 2.2	<i>infringir as normas e regulamentos que atetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo.</i>	<b>ANULAR A DECISÃO DE 1ª INSTÂNCIA</b>

É o Parecer e Proposta de Decisão.

Submete-se à apreciação do decisor.

ISAIAS DE BRITO NETO

SIAPE 1291577



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 07/05/2019, às 14:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2900108** e o código CRC **531B83F5**.

Referência: Processo nº 00066.037326/2015-12

SEI nº 2900108



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 660/2019**

PROCESSO Nº 00066.037326/2015-12

INTERESSADO: Fernando Antonio Paiva do Couto

Brasília, 07 de maio de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo por *Fernando Antonio Paiva do Couto*, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 28/07/2016, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00, identificada no Auto de Infração nº 001208/2015, por Infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo

2. Por celeridade processual, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos trazidos na Proposta de Decisão [458/2019/ASJIN – SEI 2900108], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Acerca da análise, destaco o apontamento do parecerista:

Observa-se que a DC1 concluiu que o **autuado realizou voo**, mas a descrição da infração aponta que o autuado **não comunicou a ocorrência de acidente**. Dito isso, fica claro que a DC1 prolatou uma decisão para um fato diverso do que fora descrito no AI.

Constatado que na DC1 ao utilizar para configurar a infração o fato de que o **autuado teria realizado voo** ao passo que a infração em tela seria a **não comunicação da ocorrência de acidente**, a Administração cometeu erro considerado insanável e, desse modo, de acordo com o princípio da autotutela administrativa, deve proceder à anulação do ato ilegal para o fim de restaurar a legalidade malferida. Assim, em atenção ao Art. 53, da Lei nº 9.784, de 1999 o qual determina que Administração Pública poderá **anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos**, somado ao entendimento doutrinário de que o controle administrativo deriva do **poder-dever de autotutela** que a Administração tem sobre seus próprios atos e agentes, e que é normalmente exercido pelas autoridades superiores (Hely Lopes Meirelles) e combinado com o inciso III, do art. 44, da Resolução ANAC nº 472, de 2008, segundo o qual do julgamento do recurso poderá resultar na declaração de nulidade ou reforma, total ou parcial da decisão de primeira instância **proponho** que a referida DC1 seja **ANULADA** e que os autos retomem ao órgão julgador de 1ª Instância (ACPI/SPO) para prolação de nova Decisão.

5. Vislumbro aderência da proposta ao caso. Vejamos.

6. Existe contradição de elementos nos autos que não permite, inequivocamente, identificar a materialidade da conduta apurada e sujeito passivo. De um lado há a informação de que quem operava a aeronave da data do acidente de 02/07/2011, e deveria ser comunicado, seria o Sr. David Dantas Rolon, tanto que havia sido lavrado o Auto de Infração 5946/2011 em seu desfavor, para posteriormente ser cancelado e lavrado o Auto de Infração nº 001208/2015 em desfavor do Sr. *Fernando Antonio Paiva do Couto* pela mesma conduta. Acontece que a conduta descrita no citado é a de que o "*Sr. Fernando Antonio Paiva do Couto não comunicou a ocorrência de acidente* (grifamos) envolvendo a aeronave PT-WGG" enquanto a decisão ora recorrida confirma a conduta de que "**o autuado realizou voo** (grifamos) com aeronave de marca PT-WGG vindo a sofrer acidente em 02/07/2011". Acontece, ainda, que há documentos no feito (e-mail, SEI 1366924, fls. 12) onde se teria comprovado que o autuado não estava a bordo da referida aeronave acidentada e sequer se encontrava no município do referido incidente e que já constava do RAB a aeronave em nome do atual proprietário, pois a venda do equipamento teria ocorrido em 20/06/2011 e o incidente ocorrera em 02/07/2011. É dizer que existem muitos elementos apontando para o fato de que o autuado não realizou o voo naquela data.

7. Ao processo administrativo se aplica o princípio da verdade material ou real. Isso ocorre principalmente pela aplicação inerente do princípio da indisponibilidade do interesse público ao processo administrativo e se torna fundamental importância para o julgador administrativo, que não deve somente se ater, portanto, ao devido processo legal, ao contraditório e ampla defesa, mas a verdade real. Segundo José dos Santos Carvalho Filho, Curso de Direito Constitucional Positivo. 23. ed. Ed. Malheiros (2004), grifos nossos:

*“(…) é o princípio da verdade material que autoriza o administrador a perseguir a verdade real, ou seja, aquela que resulta efetivamente dos fatos que a constituíram.” (...) “no processo administrativo, porém, o próprio administrador vai à busca de documentos, comparece a locais, inspeciona bens, colhe depoimentos e, a final, adota realmente todas as providências que possam conduzi-lo a uma conclusão baseada na verdade material ou real. É o exato sentido do princípio da verdade material”.*”

8. Assim, com base na instrução do feito, não resta inequivocamente clara a conduta apurada pelo auto de infração e posteriormente sancionada em sede de primeira instância.

9. Dito isto, consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018 e competências dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **ANULAR** a decisão de primeira instância;
- **CANCELAR** a multa aplicada em primeira instância administrativa, que constitui o crédito cadastrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o nº 656545160;
- **RETORNAR** os autos à SPO para conhecimento e ações julgadas cabíveis.

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

Publique-se.

Notifique-se.

**BRUNO KRUCHAK BARROS**

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 07/05/2019, às 16:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2993541** e o código CRC **8DACB031**.