



PARECER N° 196/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00058.011925/2014-24
INTERESSADO: JORCI BARBOSA DA SILVEIRA, COORDENAÇÃO DE CONTROLE E PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AINI: 00786/2014/SPO **Data da Lavratura:** 07/02/2014

Crédito de Multa (n° SIGEC): 657.973/16-6

Infração: *Não preservar e guardar os destroços de aeronave acidentada.*

Enquadramento: alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 5.3 da NSCA 3-13.

Proponente: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC n° 1.921, de 21/10/2009).

INTRODUÇÃO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, por descumprimento da alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, cujo Auto de Infração n°. 00786/2014/SPO foi lavrado, em 07/02/2014 (fl. 01), com a seguinte descrição, abaixo *in verbis*:

DATA: 15/09/2013 HORA: 15h00 LOCAL: Aeródromo de Aragarças - SJVO.

Descrição da Ocorrência: *Não preservar e guardar os destroços de aeronave acidentada.*

Histórico: O Sr. Jorci Barbosa da Silveira, na qualidade de operador da aeronave, modelo C180, marcas de nacionalidade e matrícula PT-IGA, categoria TPP, permitiu que ela fosse operada pelo piloto Márcio Hernane Barbosa (CANAC 182409), o qual sofreu acidente aeronáutico durante tentativa de aterrissagem na pista 10 em SJVO, em 15/09/2013. No entanto, após a ocorrência do acidente o operador não preservou nem garantiu a guarda da aeronave acidentada.

Face ao exposto, o Sr. Jorci Barbosa da Silveira, na qualidade de operador da aeronave, descumpriu a NSCA 3-13, Item 5.3, e a Lei n°. 7.565/86, Art. 89, incorrendo em infração capitulada na Lei n°. 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) no seu Art. 302, Inciso (II), Alínea "n".

Capitulação: Art. 302, inciso (II), alínea "n" da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Em Relatório de Fiscalização n°. 3/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO, datado de 07/02/2004 (fls. 02 a 04), a fiscalização da ANAC aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização n°. 3/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO

Após a Gerência-Geral de Análise e Pesquisa da Segurança Operacional (GGAP) tomar conhecimento do acidente envolvendo a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PT-IGA, foi instaurado procedimento administrativo na 00065 007826/2014-59 a fim de averiguar os fatos declinados no BROA n° 357/GGAP/2013, revisão 01. De acordo com o Despacho 58/2014/GOAG/SPO, de 31 de Janeiro de 2014, o processo foi encaminhado à GTPO-DF para as diligências.

Segundo o BROA *supra*, o Sr. Jorci Barbosa da Silveira, na qualidade de operador da aeronave, modelo C180, marcas de nacionalidade e matrícula PT-IGA, categoria TPP permitiu que ela fosse operada pelo piloto Marcio Hernane Barbosa (CANAC 182409), o qual sofreu acidente aeronáutico durante a tentativa de aterrissagem na pista 10 em SJVO, em 15/09/2013. No entanto, após a ocorrência do acidente o operador nem notificou nem guardou os destroços no

local da ocorrência.

A falta de notificação da ocorrência de acidente aeronáutico, pelo meio mais rápido, à autoridade pública mais próxima contraria o disposto na NSCA 3-13, no seu item 4.1 e na Lei nº 7.565/86, no seu Art. 88, *que dispõem, respectivamente:*

"4.1 GENERALIDADES

4.1.1 Em território brasileiro, por determinação legal; toda pessoa que tiver conhecimento de uma ocorrência aeronáutica, ou da existência de destroços de aeronave, tem o dever de notificá-la pelo meio mais rápido, à autoridade pública mais próxima, à qual caberá informar, imediatamente, ao CENIPA ou ao SERIPA da região correspondente".

"Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido".

Ainda, a falta de guarda e preservação de destroços da aeronave descumprir o disposto na NSCA 3-13, no seu item 5.3 e na Lei nº 7.565/86, no seu Art. 89, *in verbis.*

"5.3 GUARDA E PRESERVAÇÃO DE DESTROÇOS

5.3.1 É responsabilidade do operador:

5.3.2 A guarda da aeronave ou de seus destroços no local da ocorrência, visando preservação de indícios, em coordenação com os órgãos policiais;

Art 89. Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma aeronave acidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas, podem ser vasculhados ou removidos, a não ser em presença ou com autorização da autoridade aeronáutica".

(...)

(grifos no original)

O interessado foi notificado, quanto ao referido Auto de Infração, em 13/02/2014 (fl. 05), oportunidade em que apresenta a sua defesa, alegando que: (i) "[...] a aeronave permaneceu no mesmo local do acidente até a chegada do Capitão da Aeronáutica, que se identificou como Daniel, [...]"; (ii) "[...] foi possível fazer o boletim de ocorrência somente no dia seguinte ao fatídico, [...]"; (iii) "[o] piloto Márcio Hernane Barbosa, no primeiro dia útil após o acidente, comunicou à ANAC, via correio eletrônico, sobre a ocorrência do acidente, através de formulário próprio"; (iv) "[...] todas as providências foram tomadas, no sentido de preservar o local e a aeronave até que a autoridade aeronáutica chegasse ao local, o que pode ser confirmado pelo Capitão da Aeronáutica Daniel [...], quem vistoriou o local e as condições da aeronave e da pista SJVO, no dia seguinte ao acidente"; (v) "[a] aeronave somente foi retirada da pista SJVO, e transportada para oficina mecânica credenciada, após a autorização verbal da autoridade aeronáutica que esteve presente no local dos fatos, assim como pela autorização da autoridade policial local"; (vi) "[...] do acidente não resultou nenhuma vítima, [...] restando unicamente os prejuízos materiais [...]"; e (vii) "[...] a aeronave avariada encontra-se devidamente guardada e à disposição das autoridades aeronáuticas" (fls. 06 a 14).

O setor competente, em decisão motivada, datada de 18/10/2016 (SEI! 0059667 e 0105330), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, aplicando, considerando a ausência de condição atenuante (incisos do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08) e também ausência de agravantes (incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08), ao final, multa no *patamar médio* previsto na norma, no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais).

No presente processo, verifica-se notificação de decisão, datada de 31/10/2016 (SEI! 0136877), a qual foi recebida pelo interessado, em 08/11/2016 (SEI! 0186844).

O interessado apresenta o seu recurso, em 25/11/2016 (SEI! 0212227), alegando que: (i) "[...] o acidente envolvendo a aeronave [...] se deu em evento aeronáutico, o qual deveria ser fiscalizado pela ANAC, porém no local não havia nenhum agente fiscalizador"; (ii) "[o] piloto tomou todas as providências cabíveis, comunicando o fatídico, através de boletim de ocorrência, à Autoridade Policial mais próxima"; (iii) "[a] aeronave permaneceu no local do acidente até a chegada do Ilmo. Sr. Oficial da Força Aérea Brasileira, [...]"; (iii) [...] com a anuência de ambos [autoridade aeronáutica e autoridade policial], que o Recorrente removeu a aeronave do local do acidente"; (iv) "[do] acidente não resultou nenhuma vítima. A

aeronave sofreu apenas avarias. [...]"; (v) "[...] somente retirou a aeronave do local do acidente muitos dias após a sua ocorrência, somente depois de haver informado a Autoridade Policial mais próxima, através da Delegacia de Polícia de Aragarças, e após o local do acidente e aeronave terem sido inspecionados/periciados pelo Ilmo. Sr. Oficial da Aeronáutica"; (vi) "a fim de garantir a ampla defesa e o contraditório, seja oficiada a Força Aérea Brasileira e Delegacia de Polícia de Aragarças para que possam informar sobre as providências e diligências realizadas quanto ao acidente"; e (vii) "[...] requer o reconhecimento de circunstância atenuante, esta caracterizada pela primariedade do Recorrente [...]".

Dos Outros Atos Processuais:

- Dados da aeronave PT IGA, retirados do Sistema SACI (fl. 03);
- Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA nº. 357/GGAP/2013, 15/01/2014 (fl. 04);
- Boletim de Ocorrência nº. 609/2013, datado de 16/09/2013, da Delegacia de Polícia de Aragarças (fls. 12 e 13);
- Foto do Local do Acidente com a aeronave PT IGA (fl. 14);
- Despacho nº. 54/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO, datado de 10/03/2014 (fl. 15);
- Extrato de lançamentos de multas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC em desfavor do interessado (fl. 16);
- Despacho de encaminhamento da ACPI/SPO, datado de 31/08/2016 (fl. 17);
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI! 0014602);
- Sistema SACI do Operador (SEI! 0136841);
- Sistema SIGEC (SEI! 0136856);
- Notificação de Decisão, de 31/10/2016 (SEI! 0136877);
- Despacho de aferição de tempestividade recursal, de 12/04/2017 (SEI! 0595010); e
- Despacho de distribuição do processo (SEI! 2156459).

É o breve Relatório.

1. FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Não preservar e guardar os destroços de aeronave acidentada.

O interessado foi autuado porque, *segundo à fiscalização, não comunicou ocorrência aos órgãos competentes*, em afronta à alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 5.3 da NSCA 3-13, com a seguinte descrição, *in verbis*:

DATA: 15/09/2013 HORA: 15h00 LOCAL: Aeródromo de Aragarças - SJVO.

Descrição da Ocorrência: *Não preservar e guardar os destroços de aeronave acidentada.*

Histórico: O Sr. Jorci Barbosa da Silveira, na qualidade de operador da aeronave, modelo C180, marcas de nacionalidade e matrícula PT-IGA, categoria TPP, permitiu que ela fosse operada pelo piloto Márcio Hernane Barbosa (CANAC 182409), o qual sofreu acidente aeronáutico durante tentativa de aterrissagem na pista 10 em SJVO, em 15/09/2013. No entanto, após a ocorrência do acidente o operador não preservou nem garantiu a guarda da aeronave acidentada.

Face ao exposto, o Sr. Jorci Barbosa da Silveira, na qualidade de operador da aeronave, descumpriu a NSCA 3-13, Item 5.3, e a Lei nº. 7.565/86, Art. 89, incorrendo em infração capitulada na Lei nº. 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) no seu Art. 302, Inciso (II),

Alínea "n".

Capitulação: Art. 302, inciso (II), alínea "n" da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea alínea "n" do inciso II do artigo 302 do CBA, que dispõe o seguinte, *in verbis*:

CBA

Art. 302. A **multa** será aplicada pela prática das seguintes infrações: (...)

II – infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves; (...)

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo; (...)

(grifos nossos)

Ainda com relação a este diploma legal, deve-se apontar o o disposto no artigo 89, conforme abaixo, *in verbis*:

CBA

Art. 89. Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma aeronave acidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas, podem ser vasculhados ou removidos, a não ser em presença ou com autorização da autoridade aeronáutica.

Já na referenciada normatização complementar, deve-se observar a seção 5.3 da NSCA 3-13, abaixo, *in verbis*:

ISCA 3-13

[...]

5.3 GUARDA E PRESERVAÇÃO DA AERONAVE OU DE SEUS DESTROÇOS

5.3.1 É responsabilidade do operador ou proprietário da aeronave:

a) a guarda da aeronave ou de seus destroços no local da ocorrência, visando à preservação de indícios, em coordenação com os órgãos policiais;

b) a guarda dos bens transportados na aeronave, ou pertencentes a terceiros fora dela e que tenham sofrido danos em consequência da ocorrência;

5.3.2 As peças, componentes (incluídos os gravadores de voo), partes e documentos que forem requisitados para análise, ou encaminhados para a realização de exames e pesquisas, deverão ficar guardados em lugar seguro e de acesso restrito às pessoas devidamente autorizadas pelo Investigador-Encarregado. [...]

Conforme Relatório de Fiscalização nº. 3/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO, datado de 07/02/2004 (fls. 02 a 04), a fiscalização da ANAC aponta que, "[segundo] o BROA *supra*, o Sr. Jorci Barbosa da Silveira, na qualidade de operador da aeronave, modelo C180, marcas de nacionalidade e matrícula PT-IGA, categoria TPP permitiu que ela fosse operada pelo piloto Marcio Hernane Barbosa (CANAC 182409), o qual sofreu acidente aeronáutico durante a tentativa de aterrissagem na pista 10 em SJVO, em 15/09/2013. No entanto, após a ocorrência do acidente o operador nem notificou nem guardou os destroços no local da ocorrência. [...]", infração capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 5.3 da NSCA 3-13.

Destaca-se que, com base na Tabela do ANEXO I da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, para *pessoa física*, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 2.000,00 (grau mínimo); R\$ 3.500,00 (grau médio) ou R\$ 5.000,00 (grau máximo).

Ao se relacionar o fato concreto, este descrito no Auto de Infração do presente processo, com o que determina os fragmentos legais descritos, configura-se o descumprimento da legislação em vigor pelo atuado.

2. DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)

No caso em tela, em Relatório de Fiscalização nº. 3/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO, datado de 07/02/2004 (fls. 02 a 04), a fiscalização da ANAC aponta que, "[segundo] o BROA *supra*, o Sr. Jorcl Barbosa da Silveira, na qualidade de operador da aeronave, modelo C180, marcas de nacionalidade e matrícula PT-IGA, categoria TPP permitiu que ela fosse operada pelo piloto Marcio Hernane Barbosa (CANAC 182409), o qual sofreu acidente aeronáutico durante a tentativa de aterrissagem na pista 10 em SJVO, em 15/09/2013. No entanto, após a ocorrência do acidente o operador nem notificou nem guardou os destroços no local da ocorrência. [...]", infração capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 5.3 da NSCA 3-13.

3. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

O interessado foi notificado, quanto ao referido Auto de Infração, em 13/02/2014 (fl. 05), oportunidade em que apresenta a sua defesa, alegando que: (i) "[...] a aeronave permaneceu no mesmo local do acidente até a chegada do Capitão da Aeronáutica, que se identificou como Daniel, [...]"; (ii) "[...] foi possível fazer o boletim de ocorrência somente no dia seguinte ao fatídico, [...]"; (iii) "[o] piloto Márcio Hernane Barbosa, no primeiro dia útil após o acidente, comunicou à ANAC, via correio eletrônico, sobre a ocorrência do acidente, através de formulário próprio"; (iv) "[...] todas as providências foram tomadas, no sentido de preservar o local e a aeronave até que a autoridade aeronáutica chegasse ao local, o que pode ser confirmado pelo Capitão da Aeronáutica Daniel [...], quem vistoriou o local e as condições da aeronave e da pista SJVO, no dia seguinte ao acidente"; (v) "[a] aeronave somente foi retirada da pista SJVO, e transportada para oficina mecânica credenciada, após a autorização verbal da autoridade aeronáutica que esteve presente no local dos fatos, assim como pela autorização da autoridade policial local"; (vi) "[...] do acidente não resultou nenhuma vítima, [...] restando unicamente os prejuízos materiais [...]"; e (vii) "[...] a aeronave avariada encontra-se devidamente guardada e à disposição das autoridades aeronáuticas" (fls. 06 a 14).

As alegações da empresa interessada foram, *devidamente*, afastadas pelo setor de decisão de primeira instância, oportunidade em que pode apresentar sólidos argumentos, os quais, *neste ato*, são corroborados por este analista técnico, com fundamento no §1º do artigo 50 da Lei nº. 9.784/99. Abaixo, *in verbis*, este analista transcreve o item **2.1 - Análise da Defesa**, este constante da referida decisão de primeira instância (SEI! 0059667).

Análise de Primeira Instância (SEI! 0059667)

2.1 Análise da Defesa

O BROA - Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave, confeccionado pela ANAC, tem por objetivo a consolidação, em um único documento, devidamente fundamentado, de todos os dados de uma ocorrência aeronáutica envolvendo aeronaves civis, e visa possibilitar à ANAC uma agilização dos procedimentos na condução de uma investigação administrativa, tornando mais céleres as providências relacionadas à aeronavegabilidade da aeronave e às capacitações física e técnica dos tripulantes envolvidos nessas ocorrências, bem como permitir ações de comunicação às autoridades públicas envolvidas nos processos permitindo, assim, uma total interação entre os organismos envolvidos e a obtenção de respostas oportunas e tempestivas em complemento às ações adotadas pela Autoridade Aeronáutica.

O BROA permite internalizar na ANAC as informações factuais da ocorrência, dados pessoais dos envolvidos, proprietário, empresa e/ou operador. Este documento formal, a semelhança de um registro de ocorrência policial civil, dará início aos vários procedimentos administrativos, caso a caso, em suas respectivas origens. Poderá subsidiar, inclusive, aos órgãos públicos ou privados, propiciando maior celeridade nas suas ações. Além disso, esse novo procedimento, contido no BROA propiciará a ANAC, preliminarmente, um banco de dados consistente e, quando necessário, permitirá, também, uma pronta-resposta, desonerando todo o Sistema de, em tese, naquele primeiro momento, fornecer qualquer tipo de documento sob sua responsabilidade e atribuição.

Portanto, todos os detalhes verificados neste registro - BROA, são transmitidos aos órgãos

interessados para as devidas providências, não restando à este registro, uma investigação de prevenção de acidente aéreo, mas sim, uma coleta de dados para posterior verificação de infração à legislação, atribuição esta citada acima, sendo da ANAC, um órgão legislador e fiscalizador.

Cabe citar também que o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu Art. 88 pontua que toda pessoa conhecedora de um acidente deve comunicá-lo:

Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.

É necessário frisar que a autuação não se deu sob a acusação de tentativa de ocultação de acidente e sim pela movimentação de aeronave acidentada sem a devida autorização e acompanhamento da Autoridade Aeronáutica. Ainda que se alegue na defesa que houve autorização verbal de um integrante da Força Aérea Brasileira, o artigo 36 da Lei 9.784/99 dispõe "*cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no artigo 37 desta Lei.*", enquanto faltou à defesa acostar aos autos documentos que atestem suas alegações de que havia sido recebida autorização para movimentar-se a aeronave.

Sendo assim, pode-se observar que não procede a alegação do interessado, *em especial*, quanto às justificativas apresentadas pelo interessado para a não preservação ou garantia da guarda da aeronave acidentada.

Após, *regular notificação de decisão*, recebida pelo interessado, em 08/11/2016 (SEI! 0186844), este interpõe o seu recurso, em 25/11/2016 (SEI! 0212227), alegando que:

(i) "[...] o acidente envolvendo a aeronave [...] se deu em evento aeronáutico, o qual deveria ser fiscalizado pela ANAC, porém no local não havia nenhum agente fiscalizador" - Observa-se que a alegação do interessado não guarda relação com o objeto do presente processo, pois, *independentemente*, de haver ou não a presença da autoridade de aviação civil no local, a preservação e guarda da aeronave acidentada deve ser garantida, em conformidade com a normatização apontada na fundamentação.

(ii) "[o] piloto tomou todas as providências cabíveis, comunicando o fatídico, através de boletim de ocorrência, à Autoridade Policial mais próxima" - A alegação de que o tripulante realizou a comunicação à autoridade policial não serve como excludente de sua responsabilidade administrativa quanto à necessidade de preservação e guarda da aeronave para a análise e verificação posterior da autoridade aeronáutica, conforme disposto na normatização, *conforme visto acima*. Importante ressaltar que a comunicação à autoridade policial não desonera o interessado de realizar a necessária guarda e preservação da aeronave, até a devida liberação pela autoridade aeronáutica, de forma que esta venha a realizar as suas verificações, dentro de suas competências legais e normativas. A liberação da uma determinada aeronave acidentada só poderá ocorrer após ter sido, *devidamente*, examinada pela autoridade aeronáutica.

(iii) "[a] aeronave permaneceu no local do acidente até a chegada do Ilmo. Sr. Oficial da Força Aérea Brasileira, [...]" - Observa-se, *expressamente*, no BROA nº. 357/GGAP/2013, 15/01/2014 (fl. 04), que "[o] operador não realizou a comunicação da ocorrência aeronáutica, bem como movimentou a aeronave do local sem a autorização do investigador encarregado, contrariando o previsto na NSCA 3-13 [...]". Desta forma, a simples alegação do interessado vai de encontro com as verificações, no local do acidente, da autoridade aeronáutica, em total afronta à norma vigente. O interessado alega, contudo, não apresenta qualquer prova robusta de que assim ocorreu, ou seja, em desacordo com o observado pelo agente fiscal (art. 36 da Lei nº. 9.784/99).

(iii) [...] com a anuência de ambos [autoridade aeronáutica e autoridade policial], que o Recorrente removeu a aeronave do local do acidente" - A simples alegação do interessado de que recebeu a autorização da autoridade aeronáutica para remover a aeronave não pode prosperar, pois a própria autoridade de aviação civil aponta ter sido a aeronave removida, antes da necessária liberação da autoridade aeronáutica, conforme consta do BROA nº. 357/GGAP/2013, 15/01/2014 (fl. 04). Importante ressaltar que o BROA é elaborado pela autoridade de aviação civil, utilizando-se de dados fornecidos pela autoridade aeronáutica, *no caso em tela*, o SERIPA-6, setor pertencente ao Centro de Investigação e

Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA, *no caso em tela*, através da FNCO 05C nº. 1787/2013, datada de 23/09/2013. A autoridade policial, mesmo após as suas diligências, *caso necessárias*, não tem a competência para liberação da aeronave acidentada, a qual ainda não tenha sido, *devidamente*, examinada pela autoridade aeronáutica.

(iv) "[do] acidente não resultou nenhuma vítima. A aeronave sofreu apenas avarias. [...]" - Independentemente, do referido acidente ter resultado em avarias na aeronave e não ter resultado em vítimas, a normatização deve ser observada e cumprida, pois, *do contrário*, o agente incorrerá em infração, sendo passível de sancionamento, *após o devido processo legal administrativo*. O fato do referido acidente não ter resultado em vítimas não serve como excludente de sua responsabilidade administrativa quanto à não preservação e guarda da aeronave.

(v) "[...] somente retirou a aeronave do local do acidente muitos dias após a sua ocorrência, somente depois de haver informado a Autoridade Policial mais próxima, através da Delegacia de Polícia de Aragarças, e após o local do acidente e aeronave terem sido inspecionados/periciados pelo Ilmo. Sr. Oficial da Aeronáutica" - *Conforme visto acima*, a simples alegação do interessado de que recebeu a autorização da autoridade aeronáutica para remover a aeronave não pode prosperar, pois em total desacordo com o disposto no BROA nº. 357/GGAP/2013, 15/01/2014 (fl. 04). As alegações do agente fiscal, quando no seu exercício regular de seu *poder de polícia*, têm a presunção de *legitimidade e certeza*, podendo, *sim*, serem afastadas pelo interessado, desde que este apresente provas robustas de que assim não ocorreu, *o que não se verifica no caso em tela*. Cabe ao interessado as provas do que alega, em conformidade com o artigo 36 da Lei nº. 9.784/99.

(vi) "a fim de garantir a ampla defesa e o contraditório, seja oficiada a Força Aérea Brasileira e Delegacia de Polícia de Aragarças para que possam informar sobre as providências e diligências realizadas quanto ao acidente" - *Como já dito anteriormente*, o BROA nº. 357/GGAP/2013, 15/01/2014 (fl. 04) é elaborado pela autoridade de aviação civil, utilizando-se de dados fornecidos pela autoridade aeronáutica, *no caso em tela*, o SERIPA-6, setor pertencente ao CENIPA, *no caso em tela*, através da FNCO 05C nº. 1787/2013, datada de 23/09/2013. A autoridade policial, mesmo após as suas diligências, *caso necessárias*, não tem a competência para liberação da aeronave acidentada, a qual ainda não tenha sido, *devidamente*, examinada pela autoridade aeronáutica. Desta forma, não tem qualquer propósito a realização de diligência à autoridade aeronáutica, esta que já comunicou à ANAC as condições em que encontrou a aeronave PT-IGA, após o referido acidente (ocorrido em 15/09/2013) (Vide BROA nº. 357/GGAP/2013, 15/01/2014 - fl. 04). Observa-se que, *repito*, o interessado no presente processo não apresenta qualquer prova/documento que venha a comprovar a alegada liberação da aeronave pela autoridade aeronáutica, antes que esta realizasse os procedimentos afetos a sua competência.

(vii) "[...] requer o reconhecimento de circunstância atenuante, esta caracterizada pela primariedade do Recorrente [...]" - *Com relação a esta alegação*, este analista técnico, *oportunamente*, adentrará na dosimetria da sanção a ser aplicada em definitivo, *se for o caso*, ocasião em que, então, poderá analisar o requerido pelo interessado.

Sendo assim, deve-se apontar que o interessado, *tanto em defesa quanto em sede recursal*, não consegue apresentar qualquer excludente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo.

4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

Das Condições Atenuantes:

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº. 472, de 06/06/2018, que, *hoje*, *estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC*, no

caput do seu art. 36, aponta que "[na] dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

Em decisão de primeira instância não foi reconhecida a existência de nenhuma condição atenuante das previstas nos incisos do §1º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC. nº 25/08, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§1º São circunstâncias atenuantes:

I – o reconhecimento da prática da infração;

II – a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;

III – a inexistência de aplicação de penalidades no último ano. (...)

Deve-se concordar com esta posição, na medida em que, *em nova consulta*, realizada em 11/02/2019, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI! 2696248), correspondente ao interessado, observa-se a presença de sanção administrativa, compreendida dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. Dessa forma, observa-se que tal circunstância não deve ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a ausência da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 372/18, *hoje vigente*.

Observa-se que o interessado, *em sede recursal*, requer a aplicação de condição atenuante, mas, *conforme se pode observar*, o caso em tela não se enquadra em nenhuma das condições dispostas nos diversos incisos constantes do §1º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto nos incisos do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 372/18, *hoje vigente*

Das Condições Agravantes:

No caso em tela, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, conforme abaixo *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes. (...)

§2º São circunstâncias agravantes:

I – a reincidência;

II – a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III – a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV – exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V – a destruição de bens públicos;

VI – o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (...)

Deve-se apontar que, *da mesma forma*, não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos incisos do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 372/18.

Em sendo assim, observa-se não existir nenhuma circunstância atenuante e/ou agravante, conforme previsto nos §§1º e 2º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto nos §§ 1º e 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 372/18, *hoje vigente*.

5. **DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ 3.500,00 (grau médio). Destaca-se que, com base na Tabela do ANEXO I da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, o valor da multa, referente à alínea “n” do inciso II do artigo 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 2.000,00 (grau mínimo); R\$ 3.500,00 (grau médio) ou R\$ 5.000,00 (grau máximo).

Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas *em sede recursal*.

6. DA CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** aos respectivos recursos, **MANTENDO**, assim, as correspondentes sanções aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído à infração cometida.

É o Parecer e Proposta de Decisão.

Submete-se ao crivo do decisor.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS
Especialista de Regulação em Aviação Civil
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 27/02/2019, às 11:41, 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 **2703444** e o código CRC **DC1BA23F**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 278/2019

PROCESSO Nº 00058.011925/2014-24

INTERESSADO: JORCI BARBOSA DA SILVEIRA, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 12 de março de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo Sr. **JORCI BARBOSA DA SILVEIRA**, CPF nº. 007.213.791-68, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 18/10/2016, que aplicou multa no valor de **R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído à infração cometida, identificada no Auto de Infração nº 00786/2014/SPO, por *- não preservar e guardar os destroços de aeronave acidentada*, capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 5.3 da NSCA 3-13.

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer nº. 196/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI! 2703444], ressaltando que embora a Resolução ANAC nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08, 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. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42, inciso I, da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pelo Sr. **JORCI BARBOSA DA SILVEIRA**, CPF nº. 007.213.791-68, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no **Auto de Infração nº 00786/2014/SPO**, capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 5.3 da NSCA 3-13, e por **MANTER a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, no valor de **R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído à cada infração cometida, sem a presença de condição atenuante (incisos do §1º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, previsto nos incisos do §1º da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 372/18) e sem agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, previsto nos incisos do §2º da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 372/18), referente ao **Processo Administrativo Sancionador nº 00058.011925/2014-24** e ao **Crédito de Multa nº. 657.973/16-6**.

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

Publique-se.

Notifique-se

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 12/03/2019, às 18:57, 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 **2703449** e o código CRC **3DB30669**.

Referência: Processo nº 00058.011925/2014-24

SEI nº 2703449