

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 20/2017

Brasília, 02 de outubro de 2017.

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Auto de Infração	Crédito de Multa (SIGEC)	Tripulante	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação DC1	Valor da multa aplicada em Primeira Instância	Apresentação da Peça Recursal	Aferição Tempestividade do Recurso
00065.022156/2012-39	07143/2011/SSO	644905140	Edinardo de Lima Ferreira (CANAC 109542)	10/08/2010	04/01/2012	20/03/2012	28/10/2014	13/11/2014	R\$ 2.100,00	21/11/2014	12/01/2015

Infração: Operar aeronave com IAM vencida

Enquadramento: Art. 302, inciso I, alínea "d" da Lei nº 7565 de 19 de dezembro de 1986.

Proponente: Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 845, de 13/03/2017)

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de um processo administrativo sancionador, originado pelo Auto de Infração individualizado supra, com fundamento no artigo 302, inciso I, alínea "d" da Lei nº 7565 de 19 de dezembro de 1986, do Código Brasileiro de Aeronáutica.

2. HISTÓRICO

AL RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO (RF) E ACONTECIMENTOS RELEVANTES

2.1. Descreve o auto de infração que "o autuado operou a aeronave acima citada, estando a mesma com a IAM vencida, contrariando o previsto no item 91.7 (a) do RBHA 91".

2.2. Os dados referentes à data, hora e local de ocorrência do fato, indicados no citado AI, foram, respectivamente, 10/08/2010, 09:00z e SBJU.

2.3. O Relatório de Fiscalização (fls. 02), por sua vez, descreveu que "a aeronave de marcas PT-YSI (série: AS2958) foi translada pelo piloto identificado acima naquela data e em diversas ocasiões e locais do dia 05/07/2010 ao dia 10/08/2010 (ver dados de movimento anexos), estando com seu CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE SUSPENSO em virtude de sua Inspeção Anual de Manutenção - IAM estar vencida desde 01/07/2010, conforme documentos anexos".

2.4. Os campos do dito relatório referentes à data e local indicam, respectivamente, o dia 10/07/2010 e localidade de Fortaleza. Não foi informado o horário do fato.

2.5. Anexou-se apenas a tela de movimentação da PTYSI (fl. 03), no período entre 01/07/2010 e 30/07/2010, em que o piloto foi o interessado, como prova da infração.

DA DEFESA PRÉVIA

2.6. O interessado foi regularmente notificado de todas as autuações, apresentando defesa, em que alega:

I - que os presentes AIs são frutos "do desmembramento de um único Auto lavrado sob o nº 00307/2011, que verificou a operação da aeronave com a IAM vencida no período de 05.07.2010 a 10.08.2010";

II - que "ao invés da lavratura de um único Auto de Infração, optou a ANAC, através do despacho 806/2011/SEPIR/SSO-RJ, por realizar a lavratura de diversos autos de infração, sob a alegativa de que para cada infração a Resolução nº 25/2008, exige um Auto distinto";

III - que "o texto da norma em comento é claro ao definir em seu Art. 10. Para cada infração constatada pela agente da autoridade de aviação civil será lavrado um AI e instaurado o respectivo processo administrativo";

IV - que "para o presente caso NÃO FORAM VERIFICADAS VÁRIAS INFRAÇÕES, ou seja, o agente da aviação civil NÃO CONSTATOU a prática de mais de uma infração, pelo Recorrente";

V - que, "na realidade, apenas 01 (UMA) infração foi cometida conforme preceitua o Art. 302, I, do CBA, qual seja: d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor";

VI - que "a tipificação que se pretende punir através da lavratura do Auto é apenas uma só, o fato do Recorrente ter operado com a IAM vencida";

VII - que "o que se pretende com o ato punitivo, não é a exacerbação da penalidade, nem tão pouco, cabe a Administração Pública buscar penalizar o operador além do que este pode suportar, com a legativa de que uma única infração é interpretada como a transgressão de vários dispositivos legais, o que se percebe claramente que não é o caso em questão";

VIII - que "sempre operou dentro de todas as exigências do CBA e normas correlacionadas, devendo-se o fato do cometimento da infração ora recorrida, apenas por um lapso de tempo entre a substituição da empresa de manutenção que prestava serviços à época";

IX - que "a interpretação das normas deve superar as limitações da literalidade, para atender às noções de finalidade, a fim de alcançar-se um resultado que seja razoável".

2.7. Ao fim, requer "a aplicação de um único ato de infração".

DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

2.8. O setor competente, após analisar os argumentos da defesa prévia, confirmou o ato infracional, apontando o dia 05/08/2010 e o horário de 18:00 como do fato, e aplicou multa de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais), como sanção administrativa para cada uma das infrações, com fundamento na letra "d" da Tabela I – Infrações Referentes ao Uso das Aeronaves, do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008, pelo descumprimento do previsto no art. 302, inciso I, alínea "d" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986.

2.9. Consideraram-se ausentes quaisquer das circunstâncias atenuantes do art. 22, §1º, da Resolução 25/2008. Por outro lado, considerou-se presente uma única circunstância agravante, a de exposição ao risco da integridade física de pessoas, prevista no §2º, inciso IV, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008. Notificação da decisão regular, conforme apontado no quadro introdutório desta peça administrativa.

2.10. Note-se que a decisão foi juntada somente ao processo n. 00065.021633/2012-49, onde encontra-se acostada às fls. 11/13.

DO RECURSO

2.11. Em grau recursal, o atuado reitera o alegado em sede de defesa prévia e requer a aplicação do valor da multa em 50% por se tratar de pessoa física.

2.12. Após interposição do recurso, o interessado apresentou nova manifestação, protocolada na ANAC em 12/08/2015, em que reitera a alegação de "*continuidade de delito infracional*", apresenta alegação da ocorrência de *bis in idem*, pois haveria identidade triplíce entre sujeito, fato e fundamento nos casos em tela e, ainda, questiona as datas de lavratura dos Autos de Infração n. 019/2012/SSO e 020/2012/SSO, por serem anteriores as datas do fato infracional neles indicadas.

2.13. Ao final, pugna pelo arquivamento dos processos e seus respectivos autos de infração, exceto do Processo de n. 644.905.140.

2.14. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 04/09/2017.

2.15. **É o relato.**

3. PRELIMINARES

3.1. **Da Regularidade Processual** - Acuso regularidade processual nos presentes feitos, os quais preservaram todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitaram os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo, pois, os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

4. FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

4.1. **Da materialidade infracional** - Observe-se que no AI em epígrafe indicaram-se, no campo DATA, o dia **10/08/2010**, no campo HORA, o horário de **09:00**, e, no campo local, o aeródromo **SBJU**, como o do momento e local do fato. Contudo, analisando-se a tela de movimento da aeronave, acostada como prova da infração, percebe-se que sequer existe registro de operação nessa data. Analisando-se o relatório de fiscalização constante dos autos, nota-se que a data assinalada é **10/07/2010** e o local é **Fortaleza-CE (SBFZ)**, não constando dado de hora da infração. Mais do que isso, na peça decisória de primeira instância, que aplicou sanção de multa à infração em exame, apontou-se o dia **05/08/2010**, às **18:00**, como do momento da infração. Também não existem referências a esses dados (dia e horário) na citada tela de movimentação da aeronave, acostada à fls. 03, tampouco a data da indicada na decisão bate com a data constante do relatório de fiscalização, de fls. 02.

4.2. Dessa forma, tem-se que não resta comprovada, nos autos, a materialidade infracional, não sendo possível a manutenção da sanção aplicada em primeira instância. Assim, ante o exposto, deixo de atacar as razões do recurso por entender não restar clara a prática infracional a partir das informações constantes dos autos, julgando prejudicada a necessidade dessa análise.

5. CONCLUSÃO

5.1. Desta forma, sugere-se o **ARQUIVAMENTO** do presente processo sancionador, **CANCELANDO-SE** a multa aplicada em primeira instância administrativa que constitui o crédito de multa SIGEC em epígrafe.

É a Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO

Técnico em Regulação de Aviação Civil

DESPACHO

1. De acordo com a proposta de decisão. Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

2. Entendo que **não resta comprovada, nos autos, a materialidade infracional, não sendo possível a manutenção da sanção aplicada em primeira instância**. O AI em epígrafe indica, no campo DATA, o dia **10/08/2010**, no campo HORA, o horário de **09:00**, e, no campo local, o aeródromo **SBJU**, como dados referentes ao momento e local do fato. Contudo, analisando-se a tela de movimento da aeronave, acostada como prova da infração (fls. 03), percebe-se que sequer existe registro de operação nessa data. Analisando-se o relatório de fiscalização constante dos autos (fls. 02), nota-se que a data assinalada para a suposta ocorrência é **10/07/2010** e o local é **Fortaleza-CE (SBFZ)**, não constando dado de hora da infração. Mais do que isso, na peça decisória de primeira instância que aplicou sanção de multa à infração em exame apontou-se o dia **05/08/2010**, às **18:00**. Não existem referências a esses dados (dia e horário) na já citada tela de movimentação da aeronave, acostada à fls. 03 e tampouco a data indicada na decisão condenatória bate com a data constante do relatório de fiscalização, de fls. 02. Não fosse toda essa Além de toda incongruência apontada (que não permite a aferição clara da ocorrência da infração) a decisão condenatória de primeira instância **deste processo** não constava dos autos de forma a garantir, *de forma inequívoca*, subsunção de materialidade tanto infracional quanto condenatória para o presente caso.

3. Penso que neste contexto não há como a condenação ser mantida, seja pela grave falha na instrução processual, seja (*especialmente*) pela inconsistência de dados (dia e horário) na movimentação da aeronave (conforme demonstrou a instrução documental dos autos), data da ocorrência registrada no AI, e data da local da ocorrência constantes do relatório de fiscalização.

4. 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, com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008 e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº

381/2016, **DECIDO** **PELO ARQUIVAMENTO** do presente processo sancionador, **CANCELANDO-SE** a multa aplicada em primeira instância administrativa que constitui o crédito de multa SIGEC 644905140.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente da Turma Recursal de Brasília



Documento assinado eletronicamente por **BRUNO KRUCHAK BARROS, Presidente de Turma**, em 05/10/2017, às 16:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 05/10/2017, às 17:29, 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 **1115543** e o código CRC **21C4D543**.

Referência: Processo nº 00065.022156/2012-39

SEI nº 1115543