



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 23/2017

Brasília, 02 de outubro de 2017.

Crédito de Multa (nº SIGEC): 644.851/14-8

Infração: Operação de aeronave em desacordo com as seu certificado de aeronavegabilidade.

Interessado: AUGUSTO CARLOS CELESTINO

Enquadramento: Art. 302, inciso I, alínea "c", do CBA, Lei nº 7.565/1986.

Local: SDAG - Aeroporto de Angra dos Reis **Aeronave:** PP-MVS **Data:** 22/10/2010
Hora: 19:15

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

1. DOS ATOS PROCESSUAIS E DOCUMENTOS CONSTANTES DOS AUTOS

- Data do Fato: **22/10/2010**
- **Auto de Infração [AI] nº 00529/2011, de 21/02/2011 (fl.01);**
- Relatório de Vigilância da Segurança Operacional (fls. 02/04);
- Tela SIAC de dados da aeronave (fl. 05);
- Cópias de fotos da aeronave (fls. 06/07);
- Cópia da Ficha Verificação de Inspeção de Rampa - RBAC 91 /121 /135 (fl. 07);
- **Aviso de Recebimento [AR], referente ao AI, datado de 28/02/2011 (fl.08);**
- **Despacho de convalidação, de 15/01/2014 (fl. 09);**
- Cópia da notificação de convalidação (fl. 10);
- Cópia do Ofício nº 12/2014/ACPI/SPO/RJ (fl. 11);
- **Aviso de Recebimento [AR], referente à Notificação de Convalidação, datado de 13/08/2014 (fl.12);**
- Termo de Juntada de Decurso de Prazo (fl.13);
- Cópia de tela do SIGEC (fl. 14);
- **Decisão condenatória de Primeira Instância, datada em 17/12/2013 (fl. 15/16);**
- Cópia da tela detalhes aeronavegante (fl. 17);
- Extrato SIGEC (fl. 18);
- Cópia de notificação da DC1 (fl. 19);
- Despacho de encaminhamento n. 1537/2014/ACPI/SPO/RJ (fl. 20);
- **Aviso de Recebimento [AR], referente à Notificação de Convalidação, datado de 27/10/2014 (fl.21);**

- **Notificação Regular, via AR, referente à Decisão condenatória de Primeira Instância, em 31/10/2014 (fl. 22);**
- **Recurso Administrativo [RC], protocolado em 07/11/2014 (fl.23/24);**
- Cópia de notificação da DC1 (fl. 25);
- Cópia da DC1 (fl. 26/27);
- Cópia de tabela do nascer e do pro do sol (fl. 28);
- Cópia Comprovante da Consulta Nada Consta de Muitas do CBAER (fl. 29);
- Despacho ASJIN sobre a tempestividade do recurso interposto (fl. 30);
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico ASJIN (SEI 0907646);
- Despacho ASJIN (SEI 0948070).

2. INTRODUÇÃO

2.1. Trata-se de recurso interposto pelo AUGUSTO CARLOS CELESTINO em desfavor da decisão proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, originado com o Auto de Infração supra referenciado.

3. HISTÓRICO

RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO (RF) E ACONTECIMENTOS RELEVANTES

3.1. Consta do Relatório de vigilância da Segurança Operacional - Inspeção de rampa nacional RBHA 135 OPS que:

"o piloto (AUGUSTO CARLOS CELESTINO) operou a aeronave em horário noturno em desconformidade com o tipo de voo autorizado para seu certificado de aeronavegabilidade. Tal Inconformidade viola o Item "c)" - Art. 302 - Lei nº 7565 de 19/12/1986".

3.2. Foi lavrado o AI objeto do presente processo administrativo, capitulado no art. 302, Item "c", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, em que assim se descreve a infração:

"Durante a inspeção de rampa realizada pelos inspetores da GVAG para cumprimento do PTA de inspeções, foi constatado que a aeronave PP-MVS, de propriedade de Vandrea dos Santos, comandada pelo piloto Augusto Carlos Celestino - CANAC 925263, operou em horário noturno em não-conformidade com o tipo de voo autorizado em seu certificado de aeronavegabilidade (VFR diurno). Tal não-conformidade se enquadra no item c) - Artigo 302 - Lei 7565 de 19/12/1986".

3.3. Anexou-se a cópia da tela SIAC - referente aos dados de aeronavegabilidade - da aeronave PPMVS, em que se constata haver autorização apenas para operações em VFR diurno (fl. 05).

DA CONVALIDAÇÃO DO AI

3.4. Em decorrência de o enquadramento (ITEM "C" - ART 302 do CBA) não se afigurar adequado à infração apurada, convalidou-se o AI, recapitulando-se a infração para o art. 302, inciso I, alínea "c" do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer (fl. 09).

DA DEFESA PRÉVIA

3.5. Conquanto o interessado tenha sido devidamente notificado tanto da lavratura do AI quanto de sua recapitulação (fls. 08 e 12) não apresentou defesa prévia.

3.6. Por isso, acostou-se aos autos termo de decurso de prazo (fl. 13).

DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

3.7. O órgão de primeira instância prolatou sua decisão em que indica os motivos de fato e direito instrutores do ato. Citaram-se o art. 302, inciso I, alínea "c", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 e o

conjunto probatório acostado pela fiscalização.

3.8. Assim, o setor competente, em decisão motivada, confirmou o ato infracional e aplicou multa de R\$1.200,00 (mil e duzentos reais), como sanção administrativa, conforme a letra C, COD ADC, da Tabela de Infrações - I – Infrações Referentes ao Uso das Aeronaves - Pessoa Física - do Anexo I da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 e alterações, pela prática do disposto no art. 302, inciso I, alínea "c", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

3.9. Com relação às circunstâncias atenuantes e agravantes, à época, identificou-se apenas a incidência da circunstância atenuante de inexistência de aplicação de penalidade no último ano (fl. 18), conforme o inciso III, do §1º, do artigo 22 da ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008.

DO RECURSO

3.10. No intuito de implementação de metodologia dialética, destaca-se que os argumentos aqui elencados serão abordados no item 5 do voto.

3.11. Em sede recursal (fls. 24) o interessado alega:

I - *que o pouso foi realizado em horário diurno faltando 3 minutos para o por do sol;*

II - *que, após pouso, a aeronave taxiou para o pátio 01 e seguiu o procedimento de corte do motor de acordo com manual da aeronave, que estipula que a temperatura deve estar abaixo de 300º F;*

III - *que, dessa forma, faz-se necessário aguardar pelo menos 4 minutos para o corte do motor e ainda mais um minuto para a total paralização das pás, momento em que fui abordado pelo INSPAC (19:15P);*

IV - *que "a ICA100-12 estabelece que a ÁREA DE POUSO é a posição crítica nº 5 (pista) onde em aeródromo controlado a Torre iria informar a hora Zulu de pouso";*

V - *que, "sendo assim, a aeronave PPMVS pousou no horário diurno e devido ao táxi, espera para o arrefecimento do motor para corte e espera para a paralisação das pás, foi desligada em horário noturno".*

3.12. Anexou-se tabela contendo o horário do por do sol na data e localidade da infração a fim de se comprovar as alegações do recurso (fl. 28).

3.13. **É o relato.**

4. PRELIMINARES

4.1. **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.

5. FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

5.1. **Quanto à Fundamentação da Matéria – Operação de aeronave em desacordo com as seu certificado de aeronavegabilidade -**

5.2. A infração foi capitulada no art. 302, inciso I, alínea "c", que prescreve:

5.3. Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes Infrações:

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos.

5.4. A fiscalização tanto em seu relatório quanto no AI descreveu com precisão o fato - contendo os dados de local, horário, data, marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave utilizada - como operar em horário noturno em não conformidade com o tipo de voo autorizado em seu certificado de aeronavegabilidade (VFR diurno).

5.5. Além disso, anexou documentação comprovando que aeronave possuía apenas autorização para voo VFR diurno.

5.6. Note-se que a infração foi verificada *in loco* pelos inspetores, que acostaram também fotos comprobatórias. O horário da constatação foi 19hs15min. Conforme se pode constatar, inclusive, pelo documento anexado pelo recorrente, neste horário o sol já havia se posto, configurando-se, assim, como período noturno.

5.7. Dessa forma, tem-se que a aeronave não poderia ter sido utilizada nesse horário, uma vez que não se achava autorizada para esse tipo de voo.

5.8. **Das alegações do interessado**

5.9. O interessado alega que teria pousado ainda em horário diurno, faltando três minutos para o por do sol e que devido ao táxi e espera para arrefecimento do motor para corte e espera para a paralisação das pás é que a aeronave foi desligada em horário noturno.

5.10. Observe-se que as alegações da defesa não encontram o devido respaldo comprobatório. Não foi anexada, por exemplo, nenhuma prova de que o pouso da aeronave se deu dentro do período diurno. Dessa maneira, não foi observado o prescrito no art. 36 da Lei n. 9784/99.

5.11. Destaque-se que a fiscalização deixa bem claro que a aeronave foi operada em horário noturno e é importante ressaltar que a autuação e aferição por parte do INSPAC é revestida pela presunção de veracidade, nos termos da doutrina administrativa, art. 36 da Lei 9.784/1999 e Constituição Federal. Pode-se dizer que os atos emanados do Estado, independente de qual seja sua natureza - presumem-se verdadeiros até prova em contrário. A própria Constituição do Brasil estabelece que declarações e informações gozam de fé pública:

Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

(...)

II - recusar fé aos documentos públicos;

5.12. Logo; se não se pode recusar a fé dos documentos é lógica a interpretação de que isso implica que os documentos (e atos) da Administração reputam-se (presumem-se) válidos. E mais, reputam-se válidos porque os atos administrativos se postam vinculados ao princípio da estrita legalidade, cujo efeito óbvio é que a Administração e seus agentes não podem atuar senão dentro dos limites legalmente postos, diferente dos entes privados, que podem atuar livremente contanto que não firam os limites legais.

5.13. A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que todos os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e de veracidade, por serem dotados da chamada fé pública. “Trata-se de presunção relativa (*juris tantum*) que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova”. (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72). É justamente este o alinhamento constitucional para com a Lei 9.784/1999.

5.14. Ademais, não há uma negativa clara do descumprimento, mas uma tentativa de justificação. Ressalte-se que os argumentos utilizados não se mostram hábeis para excluir ou afastar a responsabilidade do interessado. Não se observa nenhuma norma que possibilite a escusa do cumprimento legal, permitindo o uso de aeronave em desacordo com o prescrito em seu certificado, nos termos do alegado pelo recorrente.

5.15. Isso posto, conclui-se que as alegações do interessado não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Resta configurada a infração apontada pelo AI.

6. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

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

6.2. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe no art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução nº 25/2008, determina em seu art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

6.3. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 (letra C, COD ADC, da Tabela de Infrações - I – Infrações Referentes ao Uso das Aeronaves - Pessoa Física - do Anexo I, e alterações posteriores), relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais) no patamar mínimo, R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais) no patamar intermediário e R\$ 3.000,00 (três mil reais) no patamar máximo.

6.4. A dosimetria deve ser aplicada conforme ditames do art. 22 da Resolução ANAC 25/2008.

6.5. Ao caso em tela, aplica-se a condição atenuante disposta no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução nº 25/08, de inexistência de aplicação de penalidade no último ano, conforme extrato SIGEC em anexo (SEI 0961129).

6.6. Por outro lado, não se identifica a possibilidade de aplicação de condição agravante dentre aquelas dispostas nos incisos do §2º do artigo 22 da Resolução nº 25/08.

6.7. **DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:** Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste arrazoado, entendo que cabe a MANUTENÇÃO do valor da multa no patamar mínimo, R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais).

7. **CONCLUSÃO**

7.1. Pelo exposto, sugiro por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais).

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. 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 dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO por NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa **no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais)** em desfavor do interessado, Sr. AUGUSTO CARLOS CELESTINO, por operação de aeronave em desacordo com as seu certificado de aeronavegabilidade, que por sua vez constitui afronta ao art. 302, inciso I, alínea "c", do CBA, Lei nº 7.565/1986.

3. Notifique-se.

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 17:12, 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 17:46, 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 **1115664** e o código CRC **9909A4F4**.