



PARECER N° 1427/2018/ASJIN
PROCESSO N° 60800.230837/2011-59
INTERESSADO: ROBSON AIRES GUIMARÃES

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 06579/2011 **Lavratura do Auto de Infração:** 18/11/2011

Crédito de Multa (SIGEC): 642.875/14-4

Infração: liberação da aeronave para utilização com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso devido a Inspeção Anual de Manutenção vencida

Enquadramento: alínea 'n' do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 70 §2º do CBA e Seção 91.403(e) do RBHA 91

Data da infração: 18/05/2011 **Hora:** 10:58 **Local:** Aeroporto de Marabá -SBMA **Aeronave:** PT-WFS

Proponente: Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

1. **RELATÓRIO**

1.1. ***Introdução***

Trata-se de recurso interposto por ROBSON AIRES GUIMARÃES em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 60800.230837/2011-59, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (volume(s) SEI nº 0760023) da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 642.875/14-4.

O Auto de Infração nº 06579/2011, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 18/11/2011, capitulando a conduta do Interessado na alínea 'n' do inciso II do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica c/c art. 70 §2º do CBA e Seção 91.403(e) do RBHA 91, descrevendo-se o seguinte (fl. 13):

Data: 18/05/2011 Hora: 10:58 Local: Aeroporto de Marabá -SBMA

(...)

Descrição da Ocorrência: Liberação da aeronave para utilização com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso.

HISTÓRICO: Através do Sistema Decolagem Certa - DCERTA foi constatado que o operador registrado ROBSON AIRES GUIMARÃES liberou para que fosse utilizada a aeronave PT-WFS quando a mesma estava com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso desde 06/05/2011 por estar com a Inspeção Anual de Manutenção vencida. A informação foi confirmada com a verificação do 'Status' da aeronave no Sistema de Aviação Civil - SACI e comparada com o Banco de Informações de Movimento de Tráfego Aéreo - BIMTRA do Departamento de Controle de Espaço Aéreo - DECEA.

O Operador possuía Autorização Especial de Voo (45/2011/DAR/SAR/BRASÍLIA) para o PT-

WFS, no período de 22/06/2011 a 22/07/2011, do Aeroporto de Palmas - SIHJ para o Aeroporto de Goiânia - SBGO e Autorização Especial de Voo (95/2011/DAR/SAR/BRASÍLIA) para o PT-WFS, no período de 17/10/2011 a 17/11/2011, do Aeroporto de Goiânia - SBGO para o Aeroporto de Carolina- SBCI. Ressalta-se que nenhum desses documentos permitiria a liberação para a utilização da aeronave na ocasião acima descrita.

1.2. **Relatório de Fiscalização**

No Relatório de Fiscalização (RF) nº 19/2011/AMI/SAR, de 18/11/2011 e seus anexos (fls. 01/12), inicia fazendo referência ao item 91.403(a) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) nº 91 e ao § 2º, do art. 70, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1.986, Código Brasileiro Aeronáutica (CBA).

O RF apresenta a seguinte descrição:

Foi constatado que: por meio da análise de dados cadastrados junto ao Sistema Decolagem Certa - DCERTA, que armazena os dados relativos aos planos de voo apresentados pelos operadores de aeronaves, o operador registrado ROBSON AIRES GUIMARÃES liberou para que fosse utilizada a aeronave PT-WFS quando a mesma estava com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso desde 06/05/2011 por estar com a Inspeção Anual de Manutenção vencida.

A informação foi confirmada com a verificação do 'Status' da aeronave no Sistema de Aviação Civil - SACI e comparada com o Banco de Informações de Movimento de Tráfego Aéreo - BIMTRA do Departamento de Controle de Espaço Aéreo - DECEA. O BIMTRA, através do controle do 'movimento real' das aeronaves, apontou que o operador permitiu-que a aeronave fosse utilizada nos dias:

- a) 18/05/2011 às 09:56 no Aeroporto de Araguaína - SWGN;
- b) 18/05/2011 às 10:38 no Aeroporto de Marabá - SBMA;
- c) 08/11/2011 às 13:10 no Aeroporto de Goiânia-SBGO;
- d) 08/11/2011 às 18:49 no Aeroporto de Minaçu - SBMC.

Obs: O Operador possuía Autorização Especial de Voo (45/2011/DAR/SAR/BRASÍLIA) para o PT-WFS, no período de 22/06/2011 a 22/07/2011, do Aeroporto de Palmas - SIHJ para o Aeroporto de Goiânia - SBGO e Autorização Especial de Voo (95/2011/DAR/SAR/BRASÍLIA) para o PT-WFS, no período de 17/10/2011 a 17/11/2011, do Aeroporto de Goiânia - SBGO para o Aeroporto de Carolina - SBCI. Ressalta-se que nenhum desses documentos permitiria a liberação para a utilização da aeronave nas ocasiões acima descrita.

Pelo exposto, o operador, acima qualificado, permitindo a utilização da aeronave com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso por estar Inspeção Anual de Manutenção vencida, infringiu o Art. 70 § 2º do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA deixando desta forma de preservar as condições de segurança do projeto aprovado e por consequência infringiu as normas e regulamentos que afetam a segurança de voo.

Enquadramento: Art. 302, inciso II, alínea 'n' do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA c/c Art. 70 § 2º do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA e Seção 91.403(e) do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica Nº 91.

1.3. **Defesa do Interessado**

O Autuado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 30/11/2011 (fl. 14).

Foi apresentada defesa pelo Sr. Raimundo Alves de Sousa Neto em 15/12/2011 (fl. 15), que informou ser o comandante da aeronave na data de 18/05/2011. Porém, não constam nos autos procuração do Sr. Robson Aires Guimarães, sendo este o autuado, para o Sr. Raimundo Alves de Sousa Neto, responsável pela apresentação da Defesa Prévia.

Neste documento, apresentado pelo Sr. Raimundo Alves de Sousa Neto, foram apresentadas as seguintes informações.

Venho através desta justificar, o AUTO DE INFRAÇÃO Nº 06579/2011 Nº De protocolo: 60.800.229679/2011-94, Eu, RAIMUNDO ALVES DE SOUSA NETO portador do código ANAC 101798 comandante da aeronave nesta data de 18/05/2011, entendo que a aeronave não poderia

realizar voo nenhum sem autorização especial de voo mas por motivos de saúde tive que realizar o seguinte voo de SWGN para SBMA e de SBMA para SIHJ sem saber e conferir a documentação da aeronave quando cheguei em SIHJ percebi o erro então logo solicitei uma autorização especial de voo pela Sete taxi aéreo onde a aeronave **PT-WFS** iria realizar então regularização e renovação de **IAM** e o **Certificado de Aeronavegabilidade**.

1.4. *Decisão de Primeira Instância*

No relatório constante da decisão de primeira instância, foi esclarecido que se tratavam de dois processos administrativos, sendo estes 60800.230813/2011-08 (referente ao AI 06578/2011) e 60800.230837/2011-59 (referente ao AI 06579/2011).

Em 25/07/2014, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante baseada nos incisos I e III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("reconhecimento da prática da infração" e "inexistência de aplicação de penalidades no último ano") e agravante baseada nos incisos III e IV do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração" e "exposição ao risco da integridade física de pessoas"), para cada voo, referentes aos AIs nº 06578 e 06579/2011, no valor de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais) cada, com valor de multa total de R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais) – fls. 17/19.

Às fls. 22/23, notificação de decisão de primeira instância, de 25/07/2014, informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

1.5. *Recurso do Interessado*

Tendo tomado conhecimento da decisão em 05/08/2014 (fl. 41), o Interessado postou/protocolou recurso em 12/08/2014 (fls. 24/40), por meio do qual apresenta suas alegações recursais em conjunto referente aos AI 06578/2011 (processo 60800.230813/2011-08) e AI 06579/2011 (protocolo 60800.230837/2011-59).

Em sede recursal, preliminarmente, o recorrente dispõe sobre a tempestividade do recurso.

Ainda, preliminarmente, alega ilegitimidade do apenado, considerando o disposto a seguir:

1. Informa que o recorrente foi apenado, todavia, os fatos referem-se a voos que foram efetivados pelo piloto Raimundo Alves de Sousa Neto.
2. Cita os artigos 2º e 3º da Resolução ANAC nº 151, de 07/05/2010. Considera que, de acordo com os citados preceitos, a responsabilidade pela verificação dos certificados de regularidade da aeronave é do piloto.
3. Alega que, como o recorrente não era o piloto responsável pelos voos que ocasionaram a abertura dos processos administrativos em questão, não poderia ser apenado com multa pecuniária.
4. Aduz que a pena imposta ao recorrente possui caráter penal, pelo que está sujeita ao Princípio da Intranscendência ou da Pessoalidade da Pena, e cita o inciso XLV do art. 5º da Constituição Federal.
5. Entende que o recorrente não pode ser apenado por violação de dever supostamente praticado por outro agente, sob pena de violação ao Princípio da Intranscendência, bem como aos artigos 2º e 3º da Resolução ANAC nº 151, de 07/05/2010.
6. Alega que o recorrente não possui responsabilidade pela conduta que ocasionou a instauração dos processos administrativos em foco.

No mérito, o recorrente manifesta-se conforme disposto a seguir:

1. Considera que deve ser verificado se o apenado incidiu no art. 302, inciso I, alínea “d”, da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1.986.

2. Afirma que, “inicialmente, o feito foi instaurado por afronta ao art. 302, II c/c art. 70, § 2º, da Lei 7.565/86” e alega incongruência entre os fatos que foram apurados inicialmente e a condenação aplicada. Aduz ocorrência de cerceamento de defesa, justificando que o acusado foi notificado a se defender de determinada infração e foi condenado por outra.
3. Acrescenta que o voo foi realizado por questões de saúde e que o caso envolve excluyente do Estado de Necessidade, que afasta a aplicação da penalidade nos termos do Código Penal, citando seus artigos 23 e 24.
4. Afirma que “o Estado de Necessidade é discriminante que afasta a ilicitude em se tratando de fatos definidos como Crime pelo Código Penal, pelo que deve afastar a incidência da aplicação de multa administrativa”.
5. Por fim, enfatiza que o recorrente jamais foi apenado anteriormente, circunstância que deve ser levada em consideração para afastar *in totum* aplicação da pena pecuniária.

Ao final, diante alegação de ilegitimidade do apenado por não ser o piloto responsável pelo voo, requer revogação da pena imposta.

Alternativamente, quanto ao mérito, “exclusivamente por força do Princípio da Eventualidade, requer a **IMPROCEDÊNCIA** dos Autos de Infração pelo reconhecimento de cerceamento de defesa, bem como a existência de causa de exclusão de ilicitude - **ESTADO DE NECESSIDADE**, devendo-se levar em consideração, por último, que o recorrente jamais descumpriu qualquer norma da Aviação Brasileira”.

Tempestividade do recurso certificada em 24/10/2014 – fl. 42.

1.6. ***Convalidação do Auto de Infração / Gravame à Situação do Recorrente***

Na 457ª Sessão de Julgamento desta ASJIN, realizada em 28/07/2017, foi convalidado o Auto de Infração, modificando o enquadramento para a alínea 'n' do inciso II do art. 302 do CBA, combinado com art. 70 §2º do CBA e Seção 91.403(e) do RBHA 91 e identificada a possibilidade de decorrer gravame à situação do Recorrente diante o afastamento da circunstância atenuante com base no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("reconhecimento da prática da infração") aplicada em decisão de primeira instância, podendo a multa ser agravada para o valor de – SEI nº 0830139 e 0830749.

Em 06/10/2017, emitida a Notificação nº 1836(SEI)/2017/ASJIN-ANAC quanto à convalidação do auto de infração e gravame à situação do Recorrente (SEI nº 1134687).

O Interessado foi cientificado em 17/10/2017 (SEI nº 1215818). Observa-se que não consta nos autos manifestação do Recorrente.

1.7. ***Outros Atos Processuais e Documentos***

Termo de Juntada por apensação (fl. 20).

Despacho para apensação dos processos (fl. 21).

Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 13/06/2017 (SEI nº 0763934).

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 28/06/2017 (SEI nº 0809538), sendo o presente expediente atribuído à Relatoria no sistema SEI para análise e proposição de voto em 10/07/2017.

Comprovante de endereço (SEI nº 1134683).

Despacho emitido pela Secretaria da ASJIN e assinado em 20/11/2017 (SEI nº 1238074), retornando o processo à relatoria para análise da manifestação juntada, em virtude do recebimento da Notificação nº 1836(SEI)/2017/ASJIN-ANAC, sendo o presente expediente atribuído via SEI em 10/11/2017.

Anexados aos autos Extrato de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 0915983 e 2005668).

É o relatório.

2. PRELIMINARES

Conheço do Recurso, vez que presente seu pressuposto de admissibilidade, recebendo-o com efeito suspensivo, conforme art. 16 da Resolução ANAC nº 25/2008.

2.1. *Das Alegações sobre a Ilegitimidade do Apenado*

Preliminarmente, em grau recursal, o Interessado alega ilegitimidade do apenado, aduzindo que os voos que foram efetivados pelo piloto Raimundo Alves de Sousa Neto e que era de responsabilidade desse piloto a verificação dos certificados de regularidade da aeronave. O recorrente declara que não possui responsabilidade pela conduta que ocasionou a instauração do processo administrativo e entende que não pode ser apenado por violação de dever supostamente praticado por outro agente, sob pena de violação ao Princípio da Intranscendência, bem como aos artigos 2º e 3º da Resolução ANAC nº 151, de 07/05/2010.

No que tange às alegações apresentadas pelo Recorrente, cabe dizer que o Sr. Robson Aires Guimarães era o operador da aeronave, na ocasião de lavratura do AI nº 06579/2011, devendo ser considerado o que dispõe a legislação em vigor à época a respeito da responsabilidade do operador na seção 91.403, parágrafo (a), do RBHA 91, conforme redação a seguir:

RBHA 91

91.403 - GERAL

(a) O proprietário ou o operador de uma aeronave é primariamente o responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis, incluindo o atendimento ao RBHA 39, subparágrafo 39.13(b)(1) (informação de defeitos ao DAC).

Portanto, está expreso na legislação que o operador é primariamente responsável pela conservação da aeronave em condições aeronavegáveis. Como no caso em tela, a suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PT-WFS se deu em função da Inspeção Anual de Manutenção (IAM) estar vencida, assim, a aeronave não estava em condições aeronavegáveis e o operador é primariamente responsável por isso.

Sendo que no AI nº 06579/2011, a capitulação foi feita no parágrafo (e), da seção 91.403, do RBHA 91 (além de artigos da Lei nº 7.565, de 19/12/1986), que dispõe:

RBHA 91

91.403 - GERAL

(...)

(e) Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave segundo o RBHA 91 ou operar uma aeronave segundo o RBHA 135, não registrada na categoria TPR, a menos que o proprietário ou operador tenha apresentado ao DAC ou SERAC, conforme aplicável, uma adequada Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM) para a referida aeronave nos últimos 12 meses, atestando sua condição de aeronavegabilidade. As aeronaves enquadradas neste parágrafo que tinham isenção para a Declaração da IAM têm até 30 de junho de 2006 para se adequar a este requisito.

Isto posto, verifica-se que nenhuma pessoa pode operar aeronave segundo o RBHA 91, a menos que o **operador** tenha apresentado à autoridade a DIAM para a referida aeronave nos últimos doze meses.

Destarte, não há o que se falar em ilegitimidade em relação a pessoa do autuado, sendo esta o operador da aeronave.

Ainda, em argumentação relativa à ilegitimidade do apenado, o Recorrente cita os artigos 2º e 3º da Resolução ANAC nº 151, de 07/05/2010, que institui o Sistema Decolagem Certa – DCERTA, conforme redação a seguir:

Resolução ANAC nº 151

Art. 2º O DCERTA, nos termos desta Resolução, tem como objetivo principal disponibilizar, em tempo real e, principalmente, a todos os órgãos interessados na segurança da aviação civil, as informações sobre a regularidade de certificados e licenças de aeronaves, tripulações técnicas e aeródromos de destino, como parte integrante do gerenciamento do risco à segurança operacional previsto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil (PSO-BR).

Parágrafo único. Os dados obtidos pelo DCERTA podem ser utilizados como ferramenta para a fiscalização e/ou gerenciamento do risco à segurança operacional da aviação civil.

Art. 3º O piloto em comando, previamente à fase de preparação para o voo, deve certificar-se da regularidade do aeródromo de destino e dos certificados e licenças da aeronave e da tripulação técnica no sítio eletrônico da ANAC, em link específico para essa finalidade.

Com base nos citados artigos da Resolução ANAC nº 151, o Recorrente considera que a responsabilidade pela verificação dos certificados de regularidade da aeronave é do piloto.

De fato, o piloto tem a responsabilidade pela verificação dos certificados de regularidade da aeronave, cabendo autuação do mesmo por ter operado a referida aeronave em condições irregulares, infração prevista na alínea 'd' do inciso I do art. 302 do CBA.

Contudo, essa situação do piloto não exime a responsabilidade do operador de conservar a aeronave em condições aeronavegáveis, ou seja, a responsabilidade do piloto no presente caso não exclui a responsabilidade do operador pela conduta infracional identificada e analisada no presente processo.

Em sede recursal, também são apresentadas arguições no sentido de que a penalidade imposta possui caráter penal, que estaria sujeita ao Princípio da Intranscendência ou da Pessoalidade da Pena, sendo citado o inciso XLV do art. 5º da Constituição Federal, apresentado a seguir:

CF

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

XLV - nenhuma pena passará da pessoa do condenado, podendo a obrigação de reparar o dano e a decretação do perdimento de bens ser, nos termos da lei, estendidas aos sucessores e contra eles executadas, até o limite do valor do patrimônio transferido;

Porém, estas alegações específicas, tendo como base o inciso XLV do art. 5º da Constituição Federal não prosperam, visto que, no caso em questão, não ocorreu a transferência da penalidade para a pessoa diferente do autuado, que conforme já esclarecido detinha a responsabilidade primária sobre a aeronave.

Dessa forma, diante o exposto, não se pode acolher a alegação apresentada pelo Recorrente de ilegitimidade do apenado.

2.2. *Da Regularidade Processual*

O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 30/11/2011 (fl. 14). Observa-se que não foi apresentada peça de defesa do Autuado, contudo, observa-se nos autos Defesa protocolada pelo comandante da aeronave em 15/12/2011 (fl. 15). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 05/08/2014 (fl. 41), apresentando o seu tempestivo Recurso em postou/protocolou recurso em 12/08/2014 (fls. 24/40), conforme Despacho de fl. 42.

O processo seguiu para análise e julgamento após notificação da convalidação e situação gravame ao Recorrente em 17/10/2017 (SEI nº 1215818), conforme Despacho SEI nº 1238074.

Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

3. FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

3.1. *Da materialidade infracional*

No que concerne à autuação imposta no AI nº 06579/2011 ao Sr. Robson Aires Guimarães, operador da aeronave PT-WFS, por liberação da aeronave para que fosse utilizada quando a mesma estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso por estar com Inspeção Anual de Manutenção vencida.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'n' do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

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;

Considera-se a capitulação na alínea 'n' do inciso II do art. 302 do CBA adequada para a infração em questão pelo fato do autuado se tratar de operador de aeronave.

O art. 70, § 2º, do CBA dispõe:

CBA

art. 70. A autoridade aeronáutica emitirá certificados de homologação de empresa destinada à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.

(...)

§ 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado.

O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA 91, referente às regras gerais de operação para aeronaves civis, dispõe em sua seção 91.403 (e), estabelece:

RBHA 91

91.403 - GERAL

(...)

(e) Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave segundo o RBHA 91 ou operar uma aeronave segundo o RBHA 135, não registrada na categoria TPR, a menos que o **proprietário ou operador tenha apresentado ao DAC ou SERAC, conforme aplicável, uma adequada Declaração de Inspeção Anual de Manutenção**

(DIAM) para a referida aeronave nos últimos 12 meses, atestando sua condição de aeronavegabilidade. As aeronaves enquadradas neste parágrafo que tinham isenção para a Declaração da IAM têm até 30 de junho de 2006 para se adequar a este requisito.

(grifo nosso)

3.2. *Das Alegações do Interessado*

Observa-se que não consta nos autos documento de defesa apresentado pelo Autuado.

Contudo, em peça de defesa apresentada pelo comandante da aeronave, Sr. RAIMUNDO ALVES DE SOUSA NETO, o mesmo declara que a aeronave não poderia realizar voo nenhum sem autorização especial de voo e justifica sua utilização nos voos de SWGN para SBMA e de SBMA para SIHJ por motivos de saúde. Ao perceber o erro, alega ter solicitado autorização especial para regularização e renovação de IAM e o Certificado de Aeronavegabilidade.

Corroborando com o setor de primeira instância, cumpre ressaltar que tal alegação apresentada pelo comandante não isenta o operador da aeronave Sr. ROBSON AIRES GUIMARÃES quanto à irregularidade constatada pela fiscalização desta ANAC e em análise no presente processo.

Dessa maneira, não se pode acolher a alegação apresentada em defesa de forma a afastar o ato infracional cometido pelo operador da aeronave.

Em recurso, o Interessado alega ilegitimidade do apenado, questão preliminarmente afastada neste parecer.

No mérito, o Recorrente alega que, inicialmente, o feito foi instaurado por afronta ao art. 302, II, n c/c art. 70, § 2º, da Lei 7.565/86 e alega incongruência entre os fatos que foram apurados inicialmente e a condenação aplicada.

Cumpre mencionar que, em decisão de primeira instância, capitulou-se a conduta na alínea 'd' do inciso I do art. 302 do CBA sem notificar previamente o Interessado, entendendo que a mudança não prejudicaria a defesa do Autuado.

Frisa-se que a capitulação apresentada na decisão de primeira instância não altera o fato apurado nem mesmo a descrição do ato infracional disposto no AI nº 06579/2011. Nessa decisão, é apresentado que o operador é o responsável em executar ou fazer executar a manutenção da aeronave PT-WFS, e ainda, houve a liberação da aeronave para utilização com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso devido a Inspeção Anual de Manutenção vencida pelo operador da aeronave.

Importante destacar que esta ASJIN entendeu, em 28/07/2017, que a infração em tela deveria ser capitulada no alínea 'n' do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 70 §2º do CBA e Seção 91.403(e) do RBHA 91 (SEI nº 0830139 e 0830749), sendo o Interessado notificado de tal fato, conforme documentos SEI nº 1134687 e 1215818.

Dessa forma, entende-se que não houve qualquer prejuízo do Recorrente, visto que foi tomada a medida acima exposta, seguindo a capitulação original imposta originalmente no Auto de Infração.

O Recorrente alega que o voo foi realizado por questões de saúde, reiterando os argumentos apresentados em defesa pelo comandante da aeronave. Entende que o “caso envolve excludente do Estado de Necessidade” e poderia, segundo ele, afastar a aplicação de penalidade nos termos do Código Penal. Contudo, cumpre observar que o Recorrente não apresenta aos autos qualquer prova do alegado.

Cumpre mencionar que não existe previsão em legislação de competência desta Agência quanto à possibilidade de afastamento do ato infracional ora em análise diante a justificativa de questão de saúde para realização do voo em condições irregulares como apresentada pelo Recorrente.

Também, cabe mencionar que recorrente tem plena ciência de que o processamento em curso se encontra no âmbito administrativo, não podendo ser comparado com o âmbito civil ou penal, pois as esferas não se misturam.

Dessa maneira, entende-se que a alegação de estado de necessidade apresentada pelo Recorrente não tem

o condão de afastar o ato infracional praticado.

Registra-se que a alegação de aplicação das circunstâncias atenuantes com base nos incisos do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 será abordada em dosimetria da pena, no item 4, desta proposta.

No caso em tela, caberia ao operador da aeronave manter a documentação da aeronave e sua regularização junto à ANAC antes de liberar sua aeronave para operação, fato este que não ocorreu, acarretando, assim, a lavratura do presente Auto de Infração.

Diante de todo o exposto, conforme evidências e documentação nos autos, verifica-se que, de fato, o Sr. ROBSON AIRES GUIMARÃES descumpriu a legislação vigente, quando constatado que o operador da aeronave PT-WFS liberou, em 18/05/2011, às 10:58, a aeronave para utilização com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso desde 06/05/2011 devido a Inspeção Anual de Manutenção vencida, restando, portanto, configurado o ato infracional pelo descumprimento da art. 70 §2º do CBA e Seção 91.403(e) do RBHA 91.

Destaca-se, ainda, que as afirmativas da fiscalização desta ANAC possuem *presunção de legitimidade e certeza*, as quais devem ser afastadas apenas com as necessárias comprovações da parte interessada, o que, no caso em tela, não ocorreu.

Verifica-se que as alegações do Interessado não têm o condão de afastar o ato infracional praticado, tendo em vista que o Recorrente não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

Isto posto, diante a comprovação do ato infracional pelo descumprimento da legislação vigente à época dos fatos, restou configurada a irregularidade apontada no AI nº 06579/2011, de 18/11/2011, ficando o Interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa.

4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração fundamentada na alínea 'n' do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 70 §2º do CBA e Seção 91.403(e) do RBHA 91, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, que dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil determinam, respectivamente, em seu art. 22 e art. 58, que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente para o presente auto de infração foi fixado dentro dos limites previstos para alínea 'd' do inciso I do art. 302 do CBA na Resolução ANAC nº 25/2008 e conforme o disposto no artigo 57 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008, indicando que a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário

Contudo, destaca-se que, com base no Anexo I, pessoa física, da Resolução ANAC nº 25/2008, o valor da multa referente à alínea 'n' do inciso II do art. 302 do CBA poderá ser imputado em R\$ 2.000 (grau mínimo), R\$ 3.500 (grau médio) ou R\$ 5.000 (grau máximo).

4.1. *Das Circunstâncias Atenuantes*

Em decisão de primeira instância foram identificadas presente as circunstâncias atenuantes dos incisos I e III, §1º, do art. 22, da resolução nº 25, de 2008 e dos incisos I e III, §1º, do art. 58 da IN nº 08, sendo estas o “reconhecimento da prática da infração” e a “inexistência de aplicação de penalidades no último ano”.

Cabe mencionar que para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, §1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 (“o reconhecimento da prática da infração”), entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo, visto que a defesa foi apresentada por pessoa diferente da do autuado e ainda o Recorrente não reconhece a prática da infração em seu recurso. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

Em relação a essa causa de minoração da pena com base na referida hipótese, a ASJIN estabeleceu as seguintes Súmulas, conforme redação a seguir:

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 01.01: É possível a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008) em sede de segunda instância administrativa quando fruto de reiteração de pedido, sem defesa de mérito, não deferido na decisão de primeira instância.

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 01.02: A explanação do contexto fático que deu razão à prática infracional não impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008), contanto que a justificativa não busque afastar a responsabilidade pelo cometimento do ato infracional.

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 01.03: O pedido de anulação do auto de infração impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração.

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 01.04: A apresentação de argumento de excludente de responsabilidade caracteriza defesa de mérito e impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008).

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 01.05: É requisito para a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008) que o autuado manifeste expressamente que reconhece o cometimento da conduta.

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 01.06: A apresentação pelo autuado, em qualquer fase do processo, de argumentos contraditórios para com o reconhecimento da prática da infração caracteriza preclusão lógica processual e impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008).

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 01.07: A apresentação de questões preliminares de regularidade processual, sem defesa de mérito, não impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração (art. 22, §1º, inciso I, da Res. 25/2008).

Cumprir observar que, diante a possibilidade de decorrer gravame a situação do Recorrente, o mesmo foi notificado em cumprimento ao disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei 9.784/1999 (SEI nº 1134687 e 1215818).

Quanto à aplicação de atenuante com base no fundamento em adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, há o entendimento desta ASJIN que o cumprimento das obrigações previstas em legislação, por si só, mesmo que em momento posterior, não pode ser considerado como uma circunstância atenuante. Ainda, sua aplicação se faz somente quando há nos autos comprovação de que a adoção tomada pelo Interessado foi voluntária e eficaz para evitar ou amenizar as consequências da infração.

Nesse sentido, cumprir mencionar as Súmulas desta ASJIN quanto ao tema, consignadas em Ata de Reunião de Colegiado 05/2017 (SEI nº 1120763), conforme redação que segue:

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 02.01: É requisito para concessão da atenuante de “adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão” (art. 22, §1º, inciso II, da Res. 25/2008) que as providências tenham sido tomadas antes de proferida a decisão de primeira instância

administrativa.

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 02.02: Para fins de concessão da atenuante de “adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão” (art. 22, §1º, inciso II, da Res. 25/2008) as providências tomadas pela atuada não podem decorrer reação à ação fiscalizatória da ANAC.

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 02.03: As providências tomadas somente serão consideradas para fins de concessão da atenuante de “adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão” (art. 22, §1º, inciso II, da Res. 25/2008) se os efeitos concretos da medida estiverem demonstrados documentalmente pela instrução dos autos.

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 02.04: A demonstração, por prova documental, de que o autuado adotou providências voluntárias é necessária para fins de concessão da atenuante de adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão de primeira instância (art. 22, §1º, inciso II, da Res. 25/2008).

Assim, no caso em tela, entendo não ser possível aplicar quaisquer das circunstâncias atenuantes dispostas nos incisos I e II do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos I e II do §2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), conforme documento SEI nº 2005668, verifica-se que não existe penalidade aplicada em definitivo ao interessado no último ano contado da data do ato infracional (18/05/2011).

Nesse sentido, cumpre mencionar as Súmulas desta ASJIN quanto ao tema, consignadas em Ata de Reunião de Colegiado 05/2017 (SEI nº 1120763):

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 03.01: Para efeito de aplicação de circunstância atenuante de dosimetria “inexistência de aplicação de penalidades no último ano” nos processos administrativos sancionadores da ANAC, configura a hipótese prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 a evidência de inexistência de aplicação de penalidade em definitivo ao mesmo autuado nos 12 (doze) meses anteriores à data do fato gerador da infração.

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 03.02: A natureza e a localidade da infração cometida nos 12 meses anteriores à data do fato gerador em apreciação não serão consideradas para fins de aplicação da atenuante de “inexistência de aplicação de penalidades no último ano” (art. 22, §1º, inciso III, da Res. 25/2008).

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 03.03: Para fins de concessão da atenuante de “inexistência de aplicação de penalidades no último ano” (art. 22, §1º, inciso III, da Res. 25/2008), será considerado o contexto fático e jurídico quando da aplicação da dosimetria em sede de primeira instância.

Portanto, no caso em tela, diante dos documentos acostados aos autos, entendo ser possível aplicar somente da circunstância atenuante com base no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e no inciso III do §1º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 (“inexistência de aplicação de penalidades no último ano”).

4.2. *Das Circunstâncias Agravantes*

Quanto à existência de circunstâncias agravantes, discordando do setor de primeira instância administrativa, não se vê, nos autos, qualquer evidência documental que configure as hipóteses previstas no inciso III do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 (“obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração”) e no inciso IV do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 (“exposição ao risco da integridade física de pessoas”).

Às fls. 17/19, o setor competente justifica a aplicação dessa agravante da seguinte forma: “em face da realização dos voos com a aeronave sem ter demonstrada a execução da IAM prevista para preservar as condições de segurança do projeto aprovado da aeronave em pauta (art. 70 § 2º, do CBAer.)” No

entanto, entende-se que a realização dos voos com a aeronave sem ter demonstrada a execução da IAM constitui a própria conduta infracional, não podendo, portanto, caracterizar a presença de condição agravante.

Diante o exposto, entende-se não ser possível aplicar tais circunstâncias agravantes no presente caso.

Sobre o tema, cabe mencionar as Súmulas desta ASJIN, consignadas em Ata de Reunião de Colegiado 05/2017 (SEI nº 1120763):

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 06.01: Para efeito de aplicação de circunstância agravante de dosimetria “a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração” (inciso III, do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008), deve existir evidência documental no processo de que o autuado obteve vantagem para si ou terceiros como resultado da prática do ato infracional.

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC 07.01: Para efeito de aplicação da agravante “exposição ao risco da integridade física de pessoas” (inciso IV, do § 2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008), a exposição ao risco precisa estar caracterizada de forma documental nos autos do processo, ou pela motivação quando da aplicação da dosimetria em sede de primeira instância.

Assim, no caso em tela, diante dos documentos acostados aos autos, entendo não ser possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

4.3. *Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo*

Assim, nos casos em que há mais atenuantes que agravantes, deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008.

Dessa forma, considerando nos autos as circunstâncias agravantes e atenuantes expostas acima, entendo que cabe a reforma da decisão, devendo a multa ser minorada em seu grau mínimo, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

5. CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro conceder PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, REDUZINDO-SE a multa aplicada em primeira instância administrativa para o valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

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

Rio de Janeiro, 13 de julho de 2018.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO

Especialista em Regulação de Aviação Civil

SIAPE 1766164



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 13/07/2018, às 17:30, 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 **2005696** e o código CRC **035D46E0**.



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1512/2018

PROCESSO Nº 60800.230837/2011-59
INTERESSADO: ROBSON AIRES GUIMARÃES

Rio de Janeiro, 13 de julho de 2018.

Trata-se de recurso administrativo interposto por ROBSON AIRES GUIMARÃES contra decisão de primeira instância proferida pela Superintendência de Aeronavegabilidade – SAR, na qual restou aplicada a multa no valor de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais), crédito de multa nº 642.875/14-4, pela irregularidade descrita no Auto de Infração nº 06579/2011 – liberação da aeronave para utilização com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso devido a Inspeção Anual de Manutenção vencida – e capitulada nessa decisão na alínea ‘d’ do inciso I do art. 302 do CBA.

Em 28/07/2017, esta ASJIN decidiu por convalidar o enquadramento do auto de infração para alínea 'n' do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 70 §2º do CBA e Seção 91.403(e) do RBHA 91 e notificar ante a possibilidade de decorrer gravame à situação do Recorrente, sendo cumprido o disposto no parágrafo §2º do artigo 7º da IN ANAC nº 08/2008 e parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/1999.

De acordo com a proposta de decisão (Parecer nº 1427/2018/ASJIN – SEI nº 2005696). 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.

Consideradas as atribuições a mim conferidas pelas Portarias nº 751, de 07/03/2017 e 1518, de 14/05/2018 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016) e Portaria nº 128/ASJIN, de 13 de janeiro de 2017, **DECIDO:**

Monocraticamente, conceder PROVIMENTO PARCIAL ao recurso, REDUZINDO a multa aplicada em primeira instância administrativa para o valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se.

CÁSSIO CASTRO DIAS DA SILVA

SIAPE nº 1467237

Presidente Turma Recursal RJ-ASJIN



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 23/07/2018, às 18:21, 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 **2005700** e o código CRC **13E761AA**.