

PARECER N° 123/2018/JULG ASJIN/ASJIN

PROCESSO N° 00065.066350/2012-26 INTERESSADO: TUFY LEMOS FILHO

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

AI/NI: 1958/2012/SSO **Data da Lavratura:** 08/05/2012

Crédito de Multa (nº SIGEC): 652.583/16-0

Infração: Permitir operação por tripulante não habilitado.

Enquadramento: alínea "d" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a seção 91.9 (b)(1) do RBHA 91.

Proponente: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009).

<u>INTRODUÇÃO</u>

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, por descumprimento da alínea "d" do inciso II do art. 302 do CBA, cujo Auto de Infração nº. 1958/2012/SSO foi lavrado, em 08/05/2012 (fl. 01), com a seguinte descrição, abaixo *in verbis*:

DATA: 20/04/2012 HORA: 14:35 LOCAL: Jundiaí - SBJD

Descrição da ocorrência: Permitir operação por tripulante não habilitado.

Histórico:

A aeronave PP-WCA decolou do aeroporto de Jundiaí para um voo local. Após declarar emergência por duas vezes, chocou-se com o solo.

O piloto em comando era o Sr. Rui Barbosa Martins Júnior CANAC 659920. Este tripulante não possui habilitação BE90, portanto, não poderia realizar voo neste equipamento.

Para decolar, realizou o plano de voo indicando o código do Sr. Ricardo Fregonezi Boareto CANAC 111951.

Do exposto, o Sr. Tufy Lemos Filho, aqui qualificado como operador da aeronave PP-WCA, permitiu a operação da aeronave por tripulante não habilitado.

Assim sendo, a verifica-se a infração capitulada no artigo 302, inciso II, alínea "d" da lei 7565, de 19 de dezembro de 1986.

Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "d" da lei nº. 7595, de 19 de dezembro de 1986.

Em Relatório de Fiscalização nº. 142/2011/GVAG-SP/SSO/UR/SP, datado de 07/05/2012 (fls. 02 a 07), os inspetores de aviação civil constataram que, "[conforme] BROA nº. 162/GGAP/2012, a aeronave PP-WCA decolou do aeroporto de Jundiaí para um voo local. Após declarar emergência por pane por duas vezes, chocou-se com o solo. O piloto em comendo era o Sr. Rui Barbosa Martins CANAC 659920. Este tripulante não possui habilitação BE90, portanto, não poderia realizar voo neste equipamento. Para decolar, realizou o plano de voo indicando o código do Sr. Ricardo Fregonezi Boareto CANAC 111951. Do exposto, o Sr. Tufy Lemos Filho, aqui qualificado como operador da aeronave PP-WCA, permitiu a operação da aeronave por tripulante não habilitado".

O interessado, notificado, ofereceu Defesa, protocolada na ANAC no dia 25/06/2012 (fls. 08 e 09), oportunidade em que alega que: (i) "[...] no dia 20 de abril de 2012, teria havido permissão do proprietário para 'a operação da aeronave por não tripulante habilitado', a saber, o piloto Rui Barbosa Martins Júnior;

(ii) "[...] a total incorreção da referida acusação"; (iii) ter adquirido a referida aeronave, "[...] no dia 21 de março de 2012, mantendo-o hangarado no Aeroporto [...], em Jundiaí, São Paulo"; (iv) "[após] a definição sobre eventual contratação de piloto habilitado na aeronave ou de habilitação do piloto Rui Barbosa Martins Jr., cujo pai cuida da aeronave Baron Beech Aircraft, também de propriedade do Sr. Lemos, em São José do Rio Preto, cidade onde reside, programava-se o encaminhamento do PP-WCA para aquela cidade"; (v) foi informado que a aeronave se acidentou poucos minutos após decolar do Aeroporto [...], "[...] quando realizava voo para finalidade desconhecida, **por ele não autorizado**, sob o comando do piloto Rui Barbosa Martins" (grifos no original); (vi) "[...] a aeronave jamais poderia estar sendo comandada pelo Sr. Rui Martins, o qual não possuía autorização para pilotá-lo antes de obter a devida habilitação para a aeronave, [...]"; (vi) aponta ter o comandante da aeronave, Sr. Rui Barbosa, notificado a torre de controle do aeroporto que realizaria voo sob o comando do piloto R. Boareto, desconhecido do [interessado]; (vii) toda a movimentação da aeronave no referido aeroporto não contou com a devida e necessária autorização do interessado; e (viii) "[...] o piloto Rui Barbosa Martins falseou no Plano de Voo Simplificado a informação acerca de quem comandaria a aeronave, colocando-a ele próprio em voo, solitariamente e, repita-se, à revelia do proprietário".

O setor de decisão de primeira instância, à fl. 13, convalida o referido Auto de Infração, em 25/03/2015, oportunidade em que adequa a capitulação para a alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 135.343 do RBAC 135.

O setor de decisão de primeira instância, à fl. 14, convalida o referido Auto de Infração, em 01/06/2015, oportunidade em que adequa a capitulação para a alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 91.5 (a)(3) do RBAH 91.

O interessado, apesar de notificado quanto à convalidação, em 01/10/2015 (fls. 15 e 20), apresenta as suas considerações (fls. 21 a 40), oportunidade em que alega: (i) haver um processo judicial, cuja sentença foi pela procedência em seu favor e em desfavor da empresa TAM; (ii) reitera os seus argumentos apostos em suas defesas e suas considerações; (iii) reitera os elementos probatórios que constam do referido processo judicial em face da empresa TAM; e (iv) não ter tido qualquer participação na ocorrência da operação, a qual resultou no acidente com a referida aeronave.

O setor competente, em decisão motivada (fls. 44 e 45), datada de 09/12/2015, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "n" do inc. II do art. 302 do CBA, aplicando, considerando presença de condição atenuante (inciso III do §1° do art. 22 da Resolução ANAC n°. 25/08) e a ausência de agravantes (incisos do §2° do artigo 22 da Resolução ANAC n°. 25/08), ao final, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

No referido processo, verifica-se notificação de Decisão, datada de 20/04/2016 (fl. 57), a qual foi recebida pelo interessado, em 28/04/2016 (fl. 59).

O interessado apresenta o seu recurso, em 09/05/2016 (fls. 62 a 72), oportunidade em que reitera todos os seus argumentos aposto anteriormente.

Dos Outros Atos Processuais:

- Instrumento de Procuração (fls. 11 e 12);
- Notificação de Convalidação nº. 331/2015/ACPI/SPO/RJ, datada de 01/06/2015 (fl. 17);
- Consulta base do CPF do interessado (fl. 18);
- Despacho da ACPI/SSO, datado de 30/11/2015 (fl. 42);
- Consulta de Processos do 2º Grau no Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (fl. 43);
- Página do Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil SACI no perfil do interessado (fls. 46 e 47);
- Extrato de lançamentos de multas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos SIGEC em

desfavor do interessado (fl. 48);

- Cópia da notificação de decisão de primeira instância enviada ao interessado, datada de 18/01/2016 (fl. 49);
- Despacho de encaminhamento do processo para a antiga Junta Recursal, atual ASJIN, para providências, de 18/01/2016 (fl. 50);
- Despacho da ex-Junta Recursal retornando o processo à primeira instância (fl. 52);
- Dados Gerais da Aeronave (fls. 53 e 54);
- Consulta base do CPF do interessado (fl. 55);
- Cópia da notificação de decisão de primeira instância enviada ao interessado, datada de 20/04/2016 (fl. 57);
- Despacho de encaminhamento do processo para a antiga Junta Recursal, atual ASJIN, para providências, de 25/04/2016 (fl. 58);
- Instrumento de Subestabelecimento, datado de 10/05/2016 (fl. 61);
- Despacho de aferição de tempestividade recursal, de 01/08/2016 (fl. 73).

É o breve Relatório.

1. FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria - Permitir operação por tripulante não habilitado.

O interessado foi autuado porque, *segundo à fiscalização*, por *permitir operação por tripulante não habilitado*, em afronta à alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 91.5 (a)(3) do RBAH 91, com a seguinte descrição, *in verbis*:

DATA: 20/04/2012 HORA: 14:35 LOCAL: Jundiaí - SBJD

Descrição da ocorrência: Permitir operação por tripulante não habilitado.

Histórico:

A aeronave PP-WCA decolou do aeroporto de Jundiaí para um voo local. Após declarar emergência por duas vezes, chocou-se com o solo.

O piloto em comando era o Sr. Rui Barbosa Martins Júnior CANAC 659920. Este tripulante não possui habilitação BE90, portanto, não poderia realizar voo neste equipamento.

Para decolar, realizou o plano de voo indicando o código do Sr. Ricardo Fregonezi Boareto CANAC 111951.

Do exposto, o Sr. Tufy Lemos Filho, aqui qualificado como operador da aeronave PP-WCA, permitiu a operação da aeronave por tripulante não habilitado.

Assim sendo, a verifica-se a infração capitulada no artigo 302, inciso II, alínea "d" da lei 7565, de 19 de dezembro de 1986.

Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "d" da lei nº. 7595, 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 afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo; (...)

Com relação à normatização complementar, deve-se apontar o disposto na seção 91.5 (a)(3) e (d) do RBHA 91, conforme abaixo descrito *in verbis*:

RBHA 91

- 91.5 REQUISITOS PARA TRIPULAÇÕES
- (a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, a menos que: (...)
- (3) a operação seja conduzida por tripulantes adequadamente qualificados para a aeronave e para a função que exercem a bordo e detentores de certificado de capacidade física válidos. (...)
- (d) Todas as licenças e certificados de habilitação e qualificação requeridos pelos parágrafos (a) e (b) desta seção devem estar em poder de seus respectivos detentores, devem estar dentro de seu prazo de validade e devem ser apresentados aos INSPAC, quando requeridos. (...)

(grifos nossos)

Conforme apontado pela fiscalização, em Relatório de Ocorrência nº. 142/2011/GVAG-SP/SSO/UR/SP, datado de 07/05/2012 (fls. 02 a 07), e, ainda, conforme o BROA nº. 162/GGAP/2012, a aeronave PP-WCA decolou do aeroporto de Jundiaí para um voo local. Após declarar emergência por pane por duas vezes, chocou-se com o solo. O piloto em comendo era o Sr. Rui Barbosa Martins CANAC 659920. Este tripulante não possui habilitação BE90, portanto, não poderia realizar voo neste equipamento. Para decolar, realizou o plano de voo indicando o código do Sr. Ricardo Fregonezi Boareto CANAC 111951. Sendo assim, identifica-se que o Sr. Tufy Lemos Filho, operador da aeronave PP-WCA, permitiu a operação da aeronave por tripulante não habilitado, infração capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 91.5 (a)(3) do RBAH 91.

Destaca-se que, com base na Tabela do ANEXO I da 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).

2. DAS QUESTÕES DE FATO (QUAESTIO FACTI)

No caso em tela, em Relatório de Ocorrência, datado de 07/05/2012 (fls. 02 a 07), os inspetores de aviação civil constataram que, conforme o BROA nº. 162/GGAP/2012, a aeronave PP-WCA decolou do aeroporto de Jundiaí para um voo local. Após declarar emergência por pane por duas vezes, chocou-se com o solo. O piloto em comendo era o Sr. Rui Barbosa Martins CANAC 659920. Este tripulante não possui habilitação BE90, portanto, não poderia realizar voo neste equipamento. Para decolar, realizou o plano de voo indicando o código do Sr. Ricardo Fregonezi Boareto CANAC 111951. Sendo assim, identifica-se que o Sr. Tufy Lemos Filho, operador da aeronave PP-WCA, permitiu a operação da aeronave por tripulante não habilitado, infração capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 91.5 (a)(3) do RBAH 91.

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

O interessado, notificado, ofereceu Defesa, protocolada na ANAC no dia 25/06/2012 (fls. 08 e 09), oportunidade em que, após narrar os fatos ocorridos, alega não ter permitido a operação da aeronave pelo piloto, Sr. Rui Barbosa Martins Júnior - CANAC 659920, o qual se encontrava, à época da operação realizada, sem a necessária habilitação. Informa, ainda, que o referido piloto não tinha sua autorização para realizar qualquer operação com a aeronave de sua propriedade. Acrescenta que a referida aeronave foi encaminhada, *por piloto devidamente habilitado*, ao hangar da empresa TAM, de forma que esta viesse a realizar ajuste de equipamento de radar. O interessado aponta, ainda, que, após os devidos ajustes, a empresa TAM teria entregue a aeronave ao Sr. Rui Barbosa Martins Júnior, o qual notificou à TWR que realizaria voo sob o comando do piloto R. Boareto, este último desconhecido do interessado.

Aduz que a responsabilidade pela operação foi do Sr. Rui Barbosa Martins Júnior, o qual, *segundo afirma*, "[...] falseou no Plano de Voo Simplificado a informação acerca de quem comandaria a aeronave, colocando-a ele próprio em voo, solitariamente e, repita-se, à revelia do proprietário".

Observa-se, ainda, que o setor de decisão de primeira instância, à fl. 14, convalida o referido Auto de Infração, em 01/06/2015, adequando a capitulação para a alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 91.5 (a)(3) do RBAH 91, oportunidade em que o interessado, depois de notificado, em 01/10/2015 (fls. 15 e 20), apresenta as suas considerações (fls. 21 a 40), no mesmo sentido da sua defesa, acrescentando, contudo a existência de um processo judicial em curso em face da empresa TAM e da empresa seguradora da aeronave, da qual resultou uma sentença judicial de 1º grau em desfavor da empresa TAM. Reitera, assim, os mesmos argumentos, os quais giram em torno da ausência de qualquer permissão ou autorização do interessado, ou seja, para que o Sr. Rui Barbosa Martins Júnior viesse a operar a sua aeronave, conforme consta do referido Auto de Infração.

Após decisão de primeira instância deste órgão regulador, o interessado interpõe seu tempestivo recurso, oportunidade em que reitera as suas argumentações apostas no processo em seu desfavor.

Ora, nesse sentido, deve-se apontar a tipificação do ato tido como infracional, conforme consta do referido Auto de Infração - permitir operação por tripulante não habilitado. Sendo assim, para que o presente processo administrativo sancionador, em curso e em face do interessado, venha a prosperar, deve-se verificar se este permitiu ou não a operação da referida aeronave por tripulante sem a devida e necessária habilitação. Indiscutível é a condição do Sr. Rui Barbosa Martins Júnior como não habilitado, à época, para realizar a operação da referida aeronave, o que foi apontado pelo agente fiscal e confirmado pelo próprio interessado. Da mesma forma, a operação realizada foi confirmada pelo agente fiscal e reconhecida pelo interessado, a qual, inclusive, resultou em um trágico acidente aeronáutico. Imprescindível, então, é se verificar se o interessado permitiu ou não a operação de sua aeronave pelo piloto Sr. Rui Barbosa Martins Júnior.

Sendo assim, não se pode desconsiderar a juntada aos autos de sentença condenatória em processo judicial movido pelo interessado em face da empresa TAM, na medida em que, deixando de lado ao aspecto da busca pela reparação dos possíveis danos causados, *conforme alegado pelo interessado*, a questão gira em torno de ter ocorrido ou não a devida autorização por parte do interessado para que a empresa TAM viesse a entregar a aeronave ao Sr. Rui Barbosa Marques Júnior, tendo em vista estar a aeronave, *à época*, sob os cuidados e guarda daquela empresa.

Observa-se, então, que da referida sentença (fls. 35 a 40), pode-se extrair o entendimento daquele juízo, no sentido de identificar que "[...] a permanência da aeronave no hangar da corré TAM consubstancia contrato de depósito, sendo mister desta ter na guarda e conservação da coisa o cuidado e diligência indispensáveis para a restituição do bem a seu dono no estado em que foi confiado (art. 629, CC)". Aquele juízo, ainda, aponta, *expressamente*, que "[é] evidente nos autos a ausência de autorização de seu proprietário para saída da aeronave, bem como a negligência da corré TAM na entrega do bem". A referida sentença apresenta, *em especial*, a motivação para as suas conclusões, conforme abaixo apresentado *in verbis*:

Primus, pelo depoimento harmonioso e convergente na persecução penal de fls. 115/124, do qual se extrai a surpresa da retirada de inopino pelo Sr. Rui Barbosa Martins Júnior.

Secundus, omite-se a corré TAM de comprovar eventual autorização do autor no resgate da aeronave. A única prova que alude é frágil e insegura, não trazendo convicção sobre a existência e teor da ligação ao preposto do autor, Sr. Robson Dias da Silva.

Com efeito, era atribuição dessa corré restituir a aeronave ao dono ou a terceiro munido de expressa autorização. Ao lhe ser confiado o bem, a expectativa mínima que se aguarda de uma empresa deste porte é o acautelamento necessário na prestação de seus serviços, *in casu*, pela existência de documento autorizador e documento de habilitação para a condução da aeronave. (...)

A fortiori, o comportamento culposo da corré vai além. A predita demonstra ciência inequívoca de que o piloto falecido era desabilitado para a condução da aeronave: lê-se aos itens 36, 49 e 51 da peça defensiva (fls. 167 e 169) que o diário de bordo, entregue previamente a ela, demonstrava a qualidade de "piloto/aluno" do falecido. (...)

Sendo assim, deve-se apontar que, após extinguir o processo em face da empresa seguradora (Chubb do Brasil), analisar as provas constantes do referido processo judicial e, ainda, oferecer *ampla defesa* e *contraditório* à empresa TAM, aquele juízo reconheceu a responsabilidade civil desta empresa, tendo em vista a equivocada entrega da aeronave ao Sr. Rui Barbosa Martins Júnior, sem a devida e expressa autorização do autor daquela demanda judicial (interessado no presente processo), condenando, ao final, a empresa TAM à reparação dos danos causados.

Este analista entende que as esferas não se misturam, pois, independentemente do desfecho do processo judicial civil e/ou penal, a esfera administrativa deve buscar os seus objetivos e finalidades, tudo em vista da proteção dos interesses públicos envolvidos, nem sempre coincidentes com as demais esferas. Exceção a essa regra é quanto à absolvição na esfera penal, quando ocorre pela negação da autoria do ato tido como criminoso, o que, *desta forma*, terá repercussão na esfera administrativa.

No caso em tela, deve-se observar que o analista de primeira instância afasta por completo a alegação do interessado, na medida em que entende não ser definitiva a sentença de 1º grau colacionada, não podendo assim, segundo entende, "[...] tais considerações apresentadas em Sentença de primeira instância não podem ser tratadas como verdadeiras imutáveis pelo Autuado, uma vez que podem ser reformadas em instâncias superiores".

No entanto, ao se consultar o *site* do TJSP (https://esaj.tjsp.jus.br), verifica-se que, h*oje*, o referido processo judicial (Processo nº. 1062429-26.2013.8.260100) já conta com uma decisão de 2º grau, oportunidade em que a 36ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo decidiu por confirmar a responsabilidade civil da empresa TAM no que tange aos prejuízos experimentados pelo autor (interessado no presente processo), confirmando, *quanto a esta questão*, a decisão de 1º grau colacionada nos autos.

Observa-se que, na referida decisão daquele Tribunal, interessa ao presente processo a confirmação das questões fáticas, conforme se pode extrair abaixo *in verbis*:

Também incontroverso restou que o Comandante De Bona entregara diário de bordo à ré, no qual constava como tripulantes ele próprio, o Comandante Franco Manivela e Rui Barbosa Martins Júnior, este como copiloto/aluno, em 30/3/2012.

Igualmente certo que a TAM não se descuidara em tomar as providências contidas na RBHA 91 que cuida das Regras Gerais de Operação para aeronaves Civis, aprovada pela Portaria n. 482/DGAC, de 20/3/2003, em consonância com a Resolução 186 de 18/3/2011 que prevê: (...)

Todavia, não obstante todos esses cuidados, diga-se de passagem, obrigatórios, não se ateve ao mais importante deles, qual seja, entregar a aeronave que lhe confiara o autor, à pessoa expressamente autorizada. E esse o nó que merece desate.

É que ocorreu o contrário, a ré TAM limitou-se a entregá-la mediante um simples "ok" advindo de uma ligação efetuada não se sabe se derivada do próprio autor.

Competia-lhe, à luz do plano de voo que lhe exibiram, conferir se, de fato, piloto habilitado a levaria ao seu destino.

De empresa experimentada, de grande porte, era-lhe exigido, no mínimo, que quando seu empregado avistara o piloto/aluno na condução do avião, imediatamente avisasse a torre de controle para que abortasse a decolagem. Contudo, essa pessoa limitou-se, ao vê-lo sozinho, acenar-lhe com um gesto de "ok".

Mas antes disso já se houvera com imprudência a ré, ao se render à pressa do aluno/piloto, sem antes certificar-se se este se faria acompanhar de piloto habilitado para pilotar aquele tipo de aeronave.

Demais disso, a ré deve ou deveria saber que um aluno piloto não pode desempenhar a função de piloto em comando de nenhum dirigível que requeira mais de um membro da tripulação, consoante item 61.67 do RBAC.

Por isso, ainda que o autor tenha permitido o falecido pilotar seu avião, a ré, em observância às regras da aviação civil, não poderia tê-lo entregue ao comando daquele, mormente quando o viu, reprise-se, sozinho no avião. (...)

(grifos nossos)

Observa-se, assim, ter aquele Tribunal confirmado a responsabilidade civil da empresa por não ter observado o seu dever de guarda da coisa (aeronave), ao não ter exigido a autorização expressa do proprietário da aeronave para entregar a mesma ao Sr. Rui Barbosa Martins Júnior, bem como por não ter impedido a operação pelo piloto, na medida em que tinha pleno conhecimento de que este não possuía, *à época*, a necessária habilitação para realizar a operação.

Ocorre que, *como visto acima*, tanto a sentença de 1º grau quanto à decisão de 2º grau, não afirmam ter o autor (interessado no presente processo) permitido ou não que o piloto, Sr. Ruy Barbosa Martins Júnior, viesse a pilotar a aeronave, mesmo ciente de que este não estava devidamente habilitado. A decisão judicial, *agora já transitada em julgado*, aponta apenas no sentido de confirmar a responsabilidade da empresa TAM quanto à liberação indevida da aeronave que se encontrava sob a sua guarda, sem, contudo, reconhecer ou não ter ocorrido a referida permissão de operação por parte do interessado (vide trecho acima em negrito).

Sendo assim, o referido processo judicial estabeleceu, *em definitivo*, a responsabilização civil da empresa TAM, quanto ao defeito cometido na guarda da aeronave que se encontrava na sua posse, mas, *contudo*, não estabeleceu, *com segurança*, ter ocorrido, conforme alegada no referido Auto de Infração, a permissão do proprietário da aeronave para que o piloto, Sr. Ruy Barbosa Martins Júnior, viesse a realizar aquela operação, mesmo estando sem a devida e necessária habilitação. Deve-se assim, apontar ter o Judiciário decidido em definitivo a questão que lhe foi apresentada, mas, contudo, não deliberou sobre a questão de fundo, esta relativa ao presente processo administrativo, a saber: O piloto, Sr. Ruy Barbosa Martins Júnior, realizou a operação com a aeronave com ou sem a devida permissão do interessado?

Com relação ao presente processo, deve-se apontar algumas considerações, as quais, *certamente*, poderão influir na decisão final.

Verifica-se que este processo sancionador foi motivado pelo Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA nº. 162/GGAP/2012, datado de 24/04/2012 (fls. 03), oportunidade em que o agente fiscal desta ANAC elabora, em 07/05/2012, o Relatório de Fiscalização nº. 142/2011/GVAG-SP/SSO/UR/SP (fls. 02 a 07), apontando que o piloto, Sr. Rui Barbosa Martins - CANAC 659920, não habilitado para aeronave tipo BE90, decolou do aeroporto de Jundiaí para um voo local, declarando, então, emergência por pane por duas vezes e chocando-se com o solo. A fiscalização aponta, ainda, que o referido piloto, para decolar, realizou o plano de voo indicando o código do Sr. Ricardo Fregonezi Boareto - CANAC 111951. Ao final, o referido Relatório de Fiscalização aponta que o Sr. Tufy Lemos Filho, qualificado como operador da aeronave PP-WCA, permitiu a operação da aeronave por tripulante não habilitado.

Deste procedimento em desfavor do interessado, deve-se reconhecer ter agido a fiscalização motivada pelo referido BROA, oportunidade em que, então, tomou conhecimento do acidente ocorrido e, *acertadamente*, deu início à verificação se daquela fatídica ocorrência teria ocorrido algum ato infracional na esfera administrativa. Sendo assim, ao identificar a falta de habilitação do piloto para aquele tipo de aeronave, conforme apontado pelo referido BROA, *salvo engano*, elaborou o referido Relatório de Fiscalização, em 07/05/2012 (fl. 02), e lavrou o referido Auto de Infração, em 08/05/2012 (fl. 01).

Deve-se apontar que a ação fiscal, *quando motivada por denúncia*, mesmo que partindo desta ANAC, deve ser precedida da devida apuração, oportunidade em que o agente fiscal poderá apontar as suas considerações sobre a ocorrência, concluindo, ao final, pelo arquivamento da denúncia ou, *se for o caso*, pela abertura e prosseguimento do processo administrativo sancionador em desfavor do agente infrator.

No caso em tela, o simples recebimento do BROA, sem que tenha havido qualquer tipo de apuração dos fatos pelo agente fiscal, bem como, sem a necessária materialização fática do possível ato infracional que possa ter sido cometido, não pode ser o suficiente para embasar a abertura de procedimento sancionador em desfavor do regulado. Após ter tomado conhecimento do ato infracional, no caso pelo encaminhamento do referido BROA ao setor de fiscalização, este deveria ter se certificado de todas as questões acerca das informações constantes, o que, salvo engano, não ocorreu, pois a simples denúncia não pode ser motivadora, por si só, do processo administrativo sancionador, pois imprescindível a

apuração do agente fiscal confirmando ou não as declarações constantes do instrumento de comunicação do ato tido como infracional.

Ao se debruçar sobre o referido processo judicial, deve-se apontar que aqueles órgãos judiciários analisaram todas as provas apresentadas, *dentre elas*, diversas declarações de testemunhas, bem como oportunizou o direito das partes apresentarem suas alegações, mas, *ao final*, declaram não terem conseguido identificar que o autor (interessado no presente processo) tenha, *realmente*, permitido a operação pelo piloto, Sr. Ruy Barbosa Martins Júnior.

Sendo assim, entendo que o presente processo, motivado por "denúncia", mesmo esta sendo realizada, *internamente*, através do referido BROA, *salvo engano*, não teve a devida e necessária ação de fiscalização que, porventura, viesse a confirmar o constante no referido Boletim.

Dessa forma, entendo restar prejudicado o procedimento, pois, *como já dito*, ausente a realização de uma ação fiscal mais conclusiva e que viesse a confirmar, *sem sombra de qualquer dúvida*, o apontado pelo referido BROA no presente processo.

4. DA CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **DAR PROVIMENTO** ao recurso, **CANCELANDO**, assim, a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa.

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 29/10/2018, às 11:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6°, § 1°, do <u>Decreto n° 8.539, de 8 de outubro de 2015</u>.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade, informando o código verificador 2348363 e o código CRC 8A7485A7.

Referência: Processo nº 00065.066350/2012-26 SEI nº 2348363



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 135/2018

PROCESSO N° 00065.066350/2012-26 INTERESSADO: TUFY LEMOS FILHO

Brasília, 30 de outubro de 2018.

- 1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo Sr. TUFY LEMOS FILHO, contra decisão de 1ª Instância da SPO (Superintendência de Padrões Operacionais), proferida dia 09/12/2015, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) pela prática da infração descrita no Auto de Infração nº. 1958/2012/SSO (fl. 01), por *permitir operação por tripulante não habilitado*. A infração foi capitulada, após convalidação, na alínea "d" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a seção 91.9 (b)(1) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91.
- 2. Com fundamento no art. 50, §1°, da Lei n°. 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos apresentados na Proposta de Decisão [Parecer 123/2018/JULG ASJIN/ASJIN (SEI n° 2348363)] e, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC n° 751, de 07/03/2017 e n° 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 17-B, inciso I da Resolução ANAC n° 25/2008, e competências conferidas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n° 381/2016, **DECIDO:**
- 3. **Monocraticamente**, por conhecer, **DAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pelo Sr. **TUFY LEMOS FILHO**, e por **CANCELAR a multa aplicada**.

À Secretaria.

Publique-se.

Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por Cassio Castro Dias da Silva, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil, em 09/11/2018, às 18:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6°, § 1°, 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 2364291 e o código CRC 6A78215C.

Referência: Processo nº 00065.066350/2012-26 SEI nº 2364291