



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 2117/2018

PROCESSO Nº 00068.002912/2014-45

INTERESSADO: Cooperativa Arrozeira Extremo Sul Ltda.

Brasília, 28 de setembro de 2018.

1. Trata-se de requerimento interposto pela empresa **COOPERATIVA ARROZEIRA EXTREMO SUL LTDA.**, contra decisão de primeira instância proferida pela SPO (Superintendência de Padrões Operacionais), na qual restaram aplicadas multas, sem agravante e com atenuante, no valor total de R\$ 8.000,00 (oito mil reais), crédito de multa nº 657.808/16-0, pelas irregularidades descritas no Auto de Infração nº 01545/2014/SPO – *Permitir a operação de aeronave por tripulante em situação irregular, com CHT e CCF vencidos* – e capituladas na alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c a seção 91.5(a)(3) do RBHA 91.

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e com fundamento no art. 50, §1º, da Lei nº. 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos apresentados na Proposta de Decisão [**Parecer nº. 1835(SEI)/2018/ASJIN** - SEI nº 2272155] e, com base nas atribuições a mim conferidas pela Portaria da ANAC nº 1.518, de 18/05/2018, c/c art. 17-B, inciso V, alínea "a", da Resolução ANAC nº 25/08, c/c art. 30 do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016) e Portaria nº 128/ASJIN, de 13/01/2017, **DECIDO**:

- por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pela empresa **COOPERATIVA ARROZEIRA EXTREMO SUL LTDA.**, e por **MANTER as multas aplicadas no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada ato infracional**, com reconhecimento da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, e sem agravantes, **perfazendo um total de R\$ 8.000,00 (oito mil reais)**, pela prática das infrações descritas no Auto de Infração nº 01545/2014/SPO, capituladas na alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c a seção 91.5(a)(3) do RBHA 91, referentes ao Processo Administrativo Sancionador nº 00068.002912/2014-45 e ao **Crédito de Multa nº (SIGEC) 657.808/16-0**.

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 03/10/2018, às 17:36, 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 **2272151** e o código CRC **55FCCC77**.



PARECER Nº 1835/2018/ASJIN
PROCESSO Nº 00068.002912/2014-45
INTERESSADO: COOPERATIVA ARROZEIRA EXTREMO SUL LTDA.

PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

Auto de Infração: 01545/2014/SPO

Crédito de Multa (nº SIGEC): 657.808/16-0

Infração: *Permitir a operação de aeronave por tripulante em situação irregular, com CHT e CCF vencidos.*

Enquadramento: alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c a seção 91.5(a)(3) do RBHA 91.

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

1. DO RELATÓRIO

Trata-se do Processo Administrativo em desfavor da empresa COOPERATIVA ARROZEIRA EXTREMO SUL LTDA., originado do Auto de Infração (AI) nº. 01545/2014/SPO, lavrado em 22/05/2014 (fl. 01), por descumprimento da legislação vigente com fundamento no artigo 302, inciso II, alínea "d", do CBA e c/c a seção 91.5 (a)(3) do RBHA 91, conforme abaixo descrito *in verbis*:

DATA: 11/03/2014 HORA: 16h LOCAL: Conceição do Araguaia, PA

HISTÓRICO: Foi constatado através do Boletim de Registro de Ocorrência - BROA nº 104/GGAP/2014, que essa entidade, operadora da aeronave marcas PT-UIB permitiu que a mesma fosse operada pelo piloto Sernai Giansante (CANAC 119392), no dia 11/03/2014, às 16 horas, na localidade de Conceição do Araguaia, PA (Coordenadas 8°1'27''S - 49°29'58''W), estando o tripulante em situação irregular, com Certificado de Habilitação Técnica - CHT vencidas desde 30/11/2008 (MNTE) e 30/09/2008 (PAGA) e Certificado Médico Aeronáutico vencido desde 08/11/20078.

Contrariou o previsto na seção 91.5 (a)(3) do RBHA 91.

À fl. 02, Relatório de Fiscalização nº 022/2014/GOAG-PA/SPO, datado de 22/05/2014, oportunidade em que o agente fiscal afirma, *in verbis*:

RF nº 022/2014/GOAG-PA/SPO

DESCRIÇÃO

Foi constatado através do Boletim de Registro de Ocorrência - BROA nº. 104/GGAP/2014, que essa entidade, operadora da aeronave marcas PT-UIB permitiu que a mesma fosse operada pelo piloto Sernai Giansante (CANAC 119392), no dia 11/03/2014, Às 16 horas, na localidade de Conceição do Araguaia, PA (coordenadas 8°1'27"S - 49°29'58"W), estando a referida aeronave com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso desde 05/09/2012, devido a não cumprimento de NCIÁ (Notificação de Condição Irregular de Aeronave), bem como a Inspeção de Manutenção Anual - IAM vencida desde 10/07/2013. (...)

Na mesma ocorrência, permitiu a operação da aeronave por tripulante em situação irregular: O piloto Sernai Giansante (CANAC 119392) estava com Certificado de Habilitação Técnica - CHT vencidas desde 30/11/2008 (MNTE) e 30/09/2008 (PAGA) e Certificado Médico Aeronáutico vencido desde 08/11/2007. (...)

Anexo ao presente processo os seguintes documentos:

- a) Memorando n.º 256/2014-GGAP (fl. 05);
- b) Despacho n.º 216/2014/GOAG/SPO (fl. 07);
- c) Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA n.º 104/GGAP/2014 (fls. 08 e 08v);
- d) Tela do SACI do Status da aeronave PT-UIB (fl. 09/09v);
- e) Tela do SACI do Detalhe Aeronavegante, referente ao Sr. SERNAI GIANSANTE, CANAC 119392 (fl. 10v); e
- f) Certidão de Propriedade e Ônus Reais da aeronave PT-UIB, datada de 10/09/2014 (fls. 26 e 27).

A empresa interessada foi, *devidamente*, notificada, em 26/05/2014 (fl. 13), oportunidade em que apresenta a sua defesa, em 06/06/2014 (fls. 14 e 15), alegando: (i) não ter permitido a operação da aeronave pelo referido piloto; (ii) a aeronave em questão, desde março/2007, já não estava na posse da empresa, anexando ao presente processo Compromisso Particular de Compra e Venda da referida aeronave; (iii) que, a partir da venda e entrega da aeronave, "[...] não teve mais qualquer interferência quanto ao uso da mesma, e com relação a operação por piloto habilitado"; (iv) "[...] que a ocorrência teria ocorrido no município de Conceição do Araguaia, no Estado do Pará, sem qualquer conhecimento desta empresa, [...]"; (v) entender que "[o] fato de ter efetuado a compra e venda da aeronave, afasta a responsabilidade da mesma, especialmente quanto ao seu uso, operação, bem como a manutenção do certificado de aeronavegabilidade"; e (vi) que a responsabilidade, se houver, "[...] deverá ser atribuída ao comprador mencionado no contrato anexo, [...]".

O setor competente, em decisão, datada de 07/10/2016 (SEI! 0075122), *após analisar a defesa do interessado*, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c a seção 91.5(a)(3) do RBHA 91, aplicando, devido à inexistência de circunstâncias agravantes e a existência de uma condição atenuante, esta prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25 de 25/04/2008, sanção de multa, no *patamar mínimo*, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada uma das infrações cometidas, perfazendo um total de R\$ 8.000,00 (oito mil reais).

Importante ressaltar que o setor técnico de decisão de primeira instância (SEI! 0072714), seguindo o entendimento de segunda instância desta ANAC, entendeu haver duas infrações autônomas, estas descritas no referido Auto de Infração, tendo em vista ter sido permitida a operação da aeronave por piloto com a Habilitação e, ainda, com o Certificado Médico vencidos, aplicando, assim, duas sanções, ambas no *patamar mínimo* (R\$ 4.000,00), uma para cada ato infracional cometido, perfazendo, então, um valor total de R\$ 8.000,00 (oito mil reais).

Notificado da decisão imputada, em 03/11/2016 (SEI! 0154494), o autuado, em fase recursal, protocolada em 11/11/2016 (Processo nº. 00058.509022/2016-41), alega: (i) reitera os termos de sua defesa apresentada; (ii) "[...] que na cláusula 5ª o comprador ficou ciente que a aeronave deveria ser utilizada observando as normas legais e vigentes no País, bem como ficou vedada a transferência a terceiros"; (iii) o comprador "[...] tomou posse da aeronave e assumiu a responsabilidade sob o uso e pagamento de taxas e renovações de certificados necessários juntos aos órgãos competentes"; e (iv) que, tendo em vista o arquivamento do Processo Administrativo nº. 00068.002910/2014-56, este referente ao Auto de Infração nº. 01544/2014/SPO, "[...] trata da mesma ocorrência [...]", tendo sido, contudo, arquivado por esta ANAC, resultando, assim, *em seu entendimento*, na não responsabilização quanto aos seus tripulantes, anexando parte do referido Processo.

O recurso foi certificado como tempestivo, em 09/08/2017 (SEI! 0945001).

É o breve Relatório.

2. DAS PRELIMINARES

Conheço do Recurso, vez que presente seu pressuposto de admissibilidade, recebendo-o com efeito suspensivo (art. 16 da Res. ANAC nº. 25/08).

Da Alegação de Ilegitimidade Passiva:

A empresa interessada, *tanto em sua defesa quanto em sede recursal*, aponta ter vendido a aeronave PT-UIB, antes do ato tido como infracional, buscando, dessa forma, a responsabilização do operador que, *segundo o interessado*, comprou a aeronave, este responsabilizando-se, por cláusula contratual, com todas as despesas e encargos decorrentes da operação da referida aeronave. Para comprovar o negócio jurídico realizado, a empresa interessada anexa ao presente processo um documento (Compromisso de Compra e Venda) da aeronave PT-UIB, celebrado em 01/03/2007, oportunidade em que consta, *na qualidade de promitente comprador*, o Sr. Leopoldo Aurélio Vogler Gómez (fls. 20 a 23).

No entanto, *como se pode observar pela Certidão de Propriedade e Ônus Reais da Aeronave PT-UIB (fls. 26 e 27)*, no dia 10/09/2014, data de sua expedição, a referida aeronave ainda se encontrava em nome da empresa interessada. O ato tido como infracional ocorreu no dia 11/03/2014, às 16h, conforme consta do referido Auto de Infração, ou seja, *nesta data*, a propriedade da aeronave, *segundo o Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB*, era da empresa interessada.

Nesse sentido, deve-se observar o disposto no inciso IV do art. 115 e, ainda, no §2º do art. 124 do CBA, o qual aponta segundo abaixo *in verbis*:

CBA

Art. 115. Adquire-se a propriedade da aeronave: (...)

IV - por inscrição do título de transferência no Registro Aeronáutico Brasileiro;

(...)

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

Observa-se que, *segundo os referidos dispositivos do CBA*, a propriedade de uma aeronave só se aperfeiçoa com a necessária inscrição do título de transferência no RAB, o que, *no caso em tela*, não ocorreu, pois o documento apresentado, datado de 01/03/2007, não foi, até a data de 10/09/2014 (Certidão de Propriedade e Ônus Reais da Aeronave - fls. 26 e 27), *devidamente*, registrado junto àquele órgão de registro. Sendo assim, *com certeza*, afirmar que, em 10/09/2014, para este órgão regulador, a proprietária e operadora da aeronave PT-UIB era a empresa interessada (inc. IV do art. 115 c/c o §1º do art. 124, ambos do CBA).

No entanto, ainda do CBA, *em especial quanto aos supracitados §§1º e 2º do art. 124*, ao apresentar o documento de fls. 20 a 23, a empresa interessada comprova ter prometido transferir a propriedade da aeronave PT-UIB, podendo, então, ser tomado como explorador da aeronave, *na data do ato tido como infracional*, o Sr. Leopoldo Aurélio Vogler Gómez (promitente comprador), o qual, inclusive, *segundo a 5ª Cláusula do referido instrumento*, se compromete a "[...] utilizar as aeronaves segundo as normas estabelecidas pelas autoridades aeronáuticas, bem como pela legislação vigente no país".

Ao se observar, *contudo*, o disposto no §2º do art. 124 do CBA, verifica-se que este dispositivo legal determina haver solidariedade entre o proprietário e o operador da aeronave quando o nome deste não estiver inscrito no RAB.

Sendo assim, deve-se apontar que, *no caso em tela*, o proprietário da aeronave, *segundo o RAB*, é a empresa interessada no presente processo, não se podendo falar que ocorreu uma transmissão definitiva, pois, além de não constar o necessário registro para que a transferência se aperfeiçoe (inc. IV do art. 115 do CBA), o instrumento apresentado se trata de um Compromisso de Compra e Venda de Aeronave, datado de 01/03/2007, não constando do presente processo, *até a data de hoje*, o documento de transferência definitiva da referida aeronave.

Entretanto, o decisor de primeira instância administrativa, *conforme consta no Processo nº. 00068.002910/2014-56* (anexado aos autos do presente processo pelo interessado), entendeu que a empresa interessada conseguiu comprovar ser o Sr. Leopoldo, *na data do ato tido como infracional naquele processo*, o real operador da aeronave, apesar deste não constar no registro do RAB, entendendo, ainda, haver a necessidade de figurar no polo passivo daquele processo o Sr. Leopoldo (promitente comprador), tendo em vista, *segundo seu entendimento*, haver um litisconsórcio necessário, com fundamento no art. 114 do Código de Processo Civil - CPC. O analista de primeira instância, então, quanto àquele processo (Processo nº. 00068.002910/2014-56), declarou a nulidade do correspondente Auto de Infração nº. 01544/2014 e o seu, conseqüente, arquivamento, tendo em vista, *segundo o decisor entendeu*, não ter figurado o nome do Sr. Leopoldo Aurélio Vogler Gómez, no instrumento lavrado (Auto de Infração nº. 01544/2014).

No entanto, este analista técnico de segunda instância, *salvo engano*, não pode concordar com a *tese* levantada em decisão de primeira instância exarada no processamento do Processo nº. 00068.002910/2014-56 (referente ao Auto de Infração nº. 01544/2014), *nesse momento*, trazido como matéria de defesa da empresa recorrente. No entendimento deste analista, o dispositivo legal aponta a figura da *solidariedade*, conforme se aplica ao caso em tela e em especial quanto ao §2º do art. 124 do CBA, mas não determina ter que haver o referido *litisconsórcio necessário*.

No caso do processo administrativo sancionador, caso dois ou mais agentes estejam, *pela legislação pertinente*, vinculados pela figura da *solidariedade*, cada um deles poderá ser responsabilizado administrativamente, em separado, arcando, *se for o caso*, com a sanção administrativa aplicada em definitivo, o que, no entanto, *em outra esfera*, poderá haver a retribuição/restituição quanto aos demais que não fizeram parte do processamento em desfavor de apenas um dos solidários. A *solidariedade* não se confunde com o *litisconsórcio necessário*, este último, *sim*, que, obrigatoriamente, determina que o processamento seja em desfavor de ambos os agentes, não se podendo conceber um processamento somente em desfavor de apenas um deles. A legislação apontada, *em especial o §2º do art. 124 do CBA*, é clara ao determinar que, *caso o operador não esteja inscrito no RAB*, mas, desde que o proprietário prove a sua existência, como foi apontado pelo então decisor de primeira instância no Processo nº. 00068.002910/2014-56 (Auto de Infração nº. 01544/2014), haverá a solidariedade, a qual não se presume.

No caso em tela, não se pode entender ter a empresa interessada provado haver um operador, pois, *salvo engano*, é temerário, na medida em que o documento apresentado se trata de apenas um Compromisso de Compra e Venda de Aeronave, do qual não se tem notícia de ter sido aperfeiçoado e/ou finalizado nos seus termos, bem como, data de 01/03/2007, tendo o ato tido como infracional ocorrido em 11/03/2014, ou seja, após um lapso temporal de mais de 07 (sete) anos sem que, até 10/09/2014, tenha ocorrido o necessário registro da alegada transferência de propriedade.

Em tese contrária, mesmo que se pudesse apontar ter a empresa recorrente conseguido comprovar a existência de outro operador da aeronave na data do ato tido como infracional, não se pode voltar a expressa determinação legal em tratá-los, proprietário (conforme consta do RAB) e operador (como comprovado), *como solidários*, ou seja, juntos ou em separado, podem ser processados e, após o devido processo administrativo, ter que arcar com a responsabilização administrativa quanto ao ato infracional cometido, *se for o caso*, independentemente de, *em outra esfera*, o agente que arcar com a responsabilidade acionar o seu solidário para reaver os seus direitos e/ou prejuízos suportados no total ou na parte que lhe caiba.

Sendo assim, este analista técnico entende que o presente processo se encontra dentro da legislação em vigor, não podendo a empresa interessada alegar *ilegitimidade de parte*, pois, *conforme apontado*, a

empresa interessada, por constar do registro do RAB como proprietária da aeronave, pode, *sim*, figurar no polo passivo deste processamento, arcando, ao final, com a sanção a ser aplicada, *se for o caso*, não excluindo, contudo, *caso queira*, o seu direito de regresso, *a ser pleiteado em outra esfera*, contra o agente solidário.

Da Regularidade Processual:

Observa-se que a empresa interessada foi, *regularmente*, notificada, em 26/05/2014 (fl. 13), oportunidade em que apresenta a sua defesa, em 06/06/2014 (fls. 14 e15). Foi, ainda, *regularmente notificado*, em 03/11/2016 (SEI! 0154494), o autuado, em fase recursal, protocolada em 11/11/2016 (Processo nº. 00058.509022/2016-41).

Sendo assim, deve-se apontar que o presente processo preservou os interesses da Administração Pública, bem como os direitos aos princípios do *contraditório* e da *ampla defesa* do interessado.

3. DO MÉRITO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Permitir a operação de aeronave por tripulante em situação irregular, com CHT e CCF vencidos.

O interessado foi autuado, *segundo à fiscalização*, por *permitir a operação de aeronave por tripulante em situação irregular, com CHT e CCF vencidos*, em afronta à alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c a seção 91.5(a)(3) do RBHA 91, com a seguinte descrição, *in verbis*:

DATA: 11/03/2014 HORA: 16h LOCAL: Conceição do Araguaia, PA

HISTÓRICO: Foi constatado através do Boletim de Registro de Ocorrência - BROA nº 104/GGAP/2014, que essa entidade, operadora da aeronave marcas PT-UIB permitiu que a mesma fosse operada pelo piloto Semai Giansante (CANAC 119392), no dia 11/03/2014, às 16 horas, na localidade de Conceição do Araguaia, PA (Coordenadas 8°1'27''S - 49°29'58''W), estando o tripulante em situação irregular, com Certificado de Habilitação Técnica - CHT vencidas desde 30/11/2008 (MNTE) e 30/09/2008 (PAGA) e Certificado Médico Aeronáutico vencido desde 08/11/20078.

Contrariou o previsto na seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea alínea "d" 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; (...)

d) **tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;** (...)

(grifos nossos)

Com relação à normatização complementar, deve-se apontar o disposto na seção 91.5(a)(3) do RBHA 91, a qual *regula o exercício da profissão do aeronauta*, 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. (...)

Conforme apontado pela fiscalização, foi constatado através do Boletim de Registro de Ocorrência - BROA nº. 104/GGAP/2014, que a empresa interessada, operadora da aeronave marcas PT-UIB, permitiu que a mesma fosse operada pelo piloto, Sr. Sernai Giansante (CANAC 119392), no dia 11/03/2014, às 16 horas, na localidade de Conceição do Araguaia, PA (coordenadas 8°1'27"S - 49°29'58"W), estando a referida aeronave com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso desde 05/09/2012, devido a não cumprimento de NCIA (Notificação de Condição Irregular de Aeronave), bem como a Inspeção de Manutenção Anual - IAM vencida desde 10/07/2013. (...) A fiscalização, ainda em Relatório, aponta que, na mesma ocorrência, e empresa interessada permitiu a operação da aeronave por tripulante em situação irregular, na medida em que o mesmo se encontrava com Certificado de Habilitação Técnica - CHT vencidas, desde 30/11/2008 (MNTE) e 30/09/2008 (PAGA), e Certificado Médico Aeronáutico vencido, desde 08/11/2007. (...)

Destaca-se que, com base na Tabela do ANEXO II da Resolução ANAC nº 25/08, para *pessoa jurídica*, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo); R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo), para cada ato infracional.

Ao se relacionar o fato concreto descrito nos autos do presente processo com o que determina os fragmentos legais descritos acima, configura-se o descumprimento da legislação em vigor pelo autuado.

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

No caso em tela, foi constatado através do Boletim de Registro de Ocorrência - BROA nº. 104/GGAP/2014, que a empresa interessada, operadora da aeronave marcas PT-UIB, permitiu que a mesma fosse operada pelo piloto, Sr. Sernai Giansante (CANAC 119392), no dia 11/03/2014, às 16 horas, na localidade de Conceição do Araguaia, PA (coordenadas 8°1'27"S - 49°29'58"W), com Certificado de Habilitação Técnica - CHT vencidas, desde 30/11/2008 (MNTE) e 30/09/2008 (PAGA), e Certificado Médico Aeronáutico vencido, desde 08/11/2007, contrariando, assim, a alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c a seção 91.5(a)(3) do RBHA 91.

Importante ressaltar que o setor técnico de decisão de primeira instância (SEI! 0072714), seguindo o entendimento de segunda instância desta ANAC, entendeu haver duas infrações autônomas, estas descritas no referido Auto de Infração, tendo em vista ter sido permitida a operação da aeronave por piloto com a Habilitação e, ainda, com o Certificado Médico vencidos, aplicando, assim, duas sanções, ambas no *patamar mínimo* (R\$ 4.000,00), *uma para cada ato infracional cometido*, perfazendo, então, um valor total de R\$ 8.000,00 (oito mil reais).

5. **DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA**

A empresa interessada foi, *devidamente*, notificada, em 26/05/2014 (fl. 13), oportunidade em que apresenta a sua defesa, em 06/06/2014 (fls. 14 e15), alegando:

(i) não ter permitido a operação da aeronave pelo referido piloto - A empresa alega não ter permitido a operação da aeronave e, por consequência, não ter permitido que o piloto realizasse a operação da aeronave, contudo, *como apontado acima em preliminares*, a empresa não pode se voltar quanto a sua responsabilização administrativa, na medida em que, pelo RAB, a empresa se encontrava na qualidade de proprietária da aeronave.

(ii) a aeronave em questão, desde março/2007, já não estava na posse da empresa, anexando ao presente processo Compromisso Particular de Compra e Venda da referida aeronave - *Conforme apontado em preliminares a esta análise*, o fato da empresa ter alienado a sua aeronave em favor de outro operador, conforme apontado, *inclusive em documento apresentado*, não serve como excludente de sua responsabilidade administrativa, pois, conforme verificado junto ao RAB, a aeronave, *na data do ato tido como infracional*, se encontrava na propriedade da empresa interessada.

(iii) que, a partir da venda e entrega da aeronave, "[...] não teve mais qualquer interferência quanto ao uso

da mesma, e com relação a operação por piloto habilitado" - Mesmo alegando que, na data do ato infracional, não possuía mais qualquer ingerência quanto à operacionalidade da referida aeronave, não serve como excludente de sua responsabilidade administrativa, em conformidade com o disposto nos artigos 115 e 124 do CBA, *conforme visto em preliminares*.

(iv) "[...] que a ocorrência teria ocorrido no município de Conceição do Araguaia, no Estado do Pará, sem qualquer conhecimento desta empresa, [...]" - Da mesma forma, o fato da ocorrência do ato tido como infracional ter se aperfeiçoado no estado do Pará, ou seja, fora do campo de ação da empresa interessadas, não serve como excludente, pois, *como não houve o registro da referida transferência de propriedade*, a responsabilidade administrativa é do proprietário da aeronave, conforme consta do RAB.

(v) entender que "[o] fato de ter efetuado a compra e venda da aeronave, afasta a responsabilidade da mesma, especialmente quanto ao seu uso, operação, bem como a manutenção do certificado de aeronavegabilidade" - Independentemente de ter alienado a sua aeronave, a transferência da propriedade, conforme consta do inciso IV do art. 115 do CBA, se aperfeiçoa apenas com o necessário registro do instrumento adequado, o que, *no caso em tela*, não ocorreu.

(vi) que a responsabilidade, se houver, "[...] deverá ser atribuída ao comprador mencionado no contrato anexo, [...]" - *Conforme visto em preliminares a esta análise*, o "comprador" da aeronave poderia ter sido responsabilizado, *sim*, mas, como o §2º do art. 124 do CBA determina a existência de solidariedade ao proprietário registrado no RAB, no caso de, comprovadamente, haver um operador sem registro no RAB. A determinação legal quanto à solidariedade não determina a necessidade dos agentes (dois ou mais) fazerem parte do processamento, mas pode, *sim*, haver o processamento em face de apenas um deles, sem prejuízo de possível direito de regresso, *se for o caso*.

Ainda com relação ao apontado em sede de defesa, importante se apontar as alegações do decisor de primeira instância no presente processo, o qual pode, com segurança, afastar a todas as alegações da empresa interessada, reproduzidas abaixo *in verbis*:

Decisão de Primeira Instância (SEI! 0072714)

2.2. Análise da Defesa

A Autuada alegou ter vendido a aeronave anteriormente à data da infração a ela imputada. Tentou comprovar o fato acostando aos autos o Compromisso de Compra e Venda (fl. 20/23), porém, em consulta ao RAB - Registro Aeronáutico Brasileiro (fl. 26/27), foi constatado que, na data do fato narrado pelo Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA n.º 104/GGAP/2014 (fl. 08/08v), a aeronave ainda estava registrada em nome da COOPERATIVA ARROZEIRA EXTREMO SUL LTDA, ora Autuada.

Ainda que verificável a existência do Compromisso de Compra e Venda (fl. 20/23), deve-se levar em consideração o que estabelecem os artigos 123 e 124 do CBAer:

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi aéreo

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro. (g. n.)

Ademais, conforme a Certidão de Propriedade e Ônus Reais da aeronave PT-UIB (fl. 26/27), a referida aeronave estava com gravame de indisponibilidade, devido ao Processo n.º 2008.71.10.001750-5/RS, referente a uma Medida Cautelar Fiscal em análise pela 1ª Vara Federal e Juizado Especial Federal Criminal Adjunto de Pelotas - RS, o que impediria a venda da referida aeronave pela Autuada.

Este analista técnico corrobora as alegações apostas em decisão de primeira instância no presente processo (SEI! 0072714), com base no §1º do artigo 50 da Lei nº. 9.784/99.

Notificado da decisão imputada, em 03/11/2016 (SEI! 0154494), o atuado, *em fase recursal*, protocolada em 11/11/2016 (Processo nº. 00058.509022/2016-41), alega:

(i) reitera os termos de sua defesa apresentada - Observa-se que este analista, conforme se pode verificar acima, rebateu e afastou todos os argumentos apresentados pelo interessado em sede de defesa, bem como corroborou os argumentos apresentados em sede de decisão de primeira instância (SEI! 0072714).

(ii) "[...] que na cláusula 5ª o comprador ficou ciente que a aeronave deveria ser utilizada observando as normas legais e vigentes no País, bem como ficou vedada a transferência a terceiros" - A responsabilidade administrativa não pode ser transmitida por contrato. *Conforme verificado*, a empresa interessada, ao não providenciar o registro no RAB da alegada alienação de sua aeronave para outro operador, *assumiu a responsabilidade solidariamente*, podendo ser acionada, *sim*, administrativamente e, *caso seja sancionada*, poderá, *querendo*, buscar ser ressarcida de seu prejuízo em face do solidário, mas, contudo, em outra esfera.

(iii) o comprador "[...] tomou posse da aeronave e assumiu a responsabilidade sob o uso e pagamento de taxas e renovações de certificados necessários juntos aos órgãos competentes" - Como já apontado acima, a empresa não pode arguir a sua não responsabilidade quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado, pois não providenciou o registro da alegada transferência de propriedade para outro operador, tornando-se, então, conforme o §2º do art. 124 do CBA, solidário com o atual operador.

(iv) que, tendo em vista o arquivamento do Processo Administrativo nº. 00068.002910/2014-56, este referente ao Auto de Infração nº. 01544/2014/SPO, "[...] trata da mesma ocorrência [...]", tendo sido, contudo, arquivado por esta ANAC, resultando, assim, *em seu entendimento*, na não responsabilização quanto aos seus tripulantes, anexando parte do referido Processo - Da mesma forma e no mesmo sentido, o fato do referido processo ter sido arquivado não pode ser excludente de sua responsabilidade quanto ao presente processo em curso em seu desfavor, pois, como já apontado acima, este analista técnico entende que o dispositivo legal aponta no sentido de determinar a solidariedade, não exigindo o litisconsórcio necessário, conforme apontado pelo decisor de primeira instância.

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

6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

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

Das Condições Atenuantes:

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº. 25/08 e a IN ANAC nº. 08/08, que dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da ANAC determinam, *respectivamente*, em seu artigo 22 e artigo 58, que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

Em decisão de primeira instância foi reconhecida a existência de uma condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC. nº 25/08, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

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

e agravantes.

§1º São circunstâncias atenuantes:

I – o reconhecimento da prática da infração;

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

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

Deve-se concordar com esta posição, na medida em que, *em nova consulta*, realizada em 28/09/2018, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI! 2272023), correspondente ao interessado, observa-se a ausência de sanções administrativas, compreendidas dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. Dessa forma, observa-se que tal circunstância deve ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a presença da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08.

Das Condições Agravantes:

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

Resolução ANAC nº. 25/08

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

§2º São circunstâncias agravantes:

I – a reincidência;

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

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

IV – exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V – a destruição de bens públicos;

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

Em sendo assim, observa-se não existir nenhuma circunstância agravante e estar presente uma condição atenuante, conforme previsto no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08.

7. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ R\$ 4.000,00 (grau mínimo), para cada ato infracional. Destaca-se que, com base na Tabela desta Resolução, o valor da multa, referente à alínea “d” do inciso II do artigo 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo); R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo).

Na medida em que há a presença de uma circunstância atenuante, conforme inciso III §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, sem quaisquer condições agravantes das previstas nos incisos do §2º do mesmo artigo 22, a sanção de multa deve ser mantida no *patamar mínimo* previsto para o ato infracional praticado, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), para cada ato infracional cometido.

Importante ressaltar que o setor técnico de decisão de primeira instância (SEI! 0072714), seguindo o entendimento de segunda instância desta ANAC, entendeu haver duas infrações autônomas, estas descritas no referido Auto de Infração, tendo em vista ter sido permitida a operação da aeronave por piloto com a Habilitação e, ainda, com o Certificado Médico vencidos, aplicando, assim, duas sanções, ambas no *patamar mínimo* (R\$ 4.000,00), *uma para cada ato infracional cometido*, perfazendo, então, um valor total de R\$ 8.000,00 (oito mil reais).

Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando as

alegações apresentadas, tanto em defesa quanto em sede recursal.

8. DA CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO**, assim, a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído para cada ato infracional, **perfazendo, então, um total de R\$ 8.000,00 (oito mil reais)**.

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 28/09/2018, às 09:24, 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 **2272155** e o código CRC **B14783F4**.