



**PARECER N°** 196/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00058.011925/2014-24  
**INTERESSADO:** JORCI BARBOSA DA SILVEIRA, COORDENAÇÃO DE CONTROLE E  
PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES

**PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**AINI:** 00786/2014/SPO **Data da Lavratura:** 07/02/2014

**Crédito de Multa (n° SIGEC):** 657.973/16-6

**Infração:** *Não preservar e guardar os destroços de aeronave acidentada.*

**Enquadramento:** alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 5.3 da NSCA 3-13.

**Proponente:** Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC n° 1.921, de 21/10/2009).

**INTRODUÇÃO**

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, por descumprimento da alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, cujo Auto de Infração n°. 00786/2014/SPO foi lavrado, em 07/02/2014 (fl. 01), com a seguinte descrição, abaixo *in verbis*:

DATA: 15/09/2013 HORA: 15h00 LOCAL: Aeródromo de Aragarças - SJVO.

Descrição da Ocorrência: *Não preservar e guardar os destroços de aeronave acidentada.*

Histórico: O Sr. Jorci Barbosa da Silveira, na qualidade de operador da aeronave, modelo C180, marcas de nacionalidade e matrícula PT-IGA, categoria TPP, permitiu que ela fosse operada pelo piloto Márcio Hernane Barbosa (CANAC 182409), o qual sofreu acidente aeronáutico durante tentativa de aterrissagem na pista 10 em SJVO, em 15/09/2013. No entanto, após a ocorrência do acidente o operador não preservou nem garantiu a guarda da aeronave acidentada.

Face ao exposto, o Sr. Jorci Barbosa da Silveira, na qualidade de operador da aeronave, descumpriu a NSCA 3-13, Item 5.3, e a Lei n°. 7.565/86, Art. 89, incorrendo em infração capitulada na Lei n°. 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) no seu Art. 302, Inciso (II), Alínea "n".

Capitulação: Art. 302, inciso (II), alínea "n" da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Em Relatório de Fiscalização n°. 3/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO, datado de 07/02/2004 (fls. 02 a 04), a fiscalização da ANAC aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

**Relatório de Fiscalização n°. 3/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO**

Após a Gerência-Geral de Análise e Pesquisa da Segurança Operacional (GGAP) tomar conhecimento do acidente envolvendo a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PT-IGA, foi instaurado procedimento administrativo na 00065 007826/2014-59 a fim de averiguar os fatos declinados no BROA n° 357/GGAP/2013, revisão 01. De acordo com o Despacho 58/2014/GOAG/SPO, de 31 de Janeiro de 2014, o processo foi encaminhado à GTPO-DF para as diligências.

Segundo o BROA *supra*, o Sr. Jorci Barbosa da Silveira, na qualidade de operador da aeronave, modelo C180, marcas de nacionalidade e matrícula PT-IGA, categoria TPP permitiu que ela fosse operada pelo piloto Marcio Hernane Barbosa (CANAC 182409), o qual sofreu acidente aeronáutico durante a tentativa de aterrissagem na pista 10 em SJVO, em 15/09/2013. No entanto, após a ocorrência do acidente o operador nem notificou nem guardou os destroços no

local da ocorrência.

A falta de notificação da ocorrência de acidente aeronáutico, pelo meio mais rápido, à autoridade pública mais próxima contraria o disposto na NSCA 3-13, no seu item 4.1 e na Lei nº 7.565/86, no seu Art. 88, *que dispõem, respectivamente:*

*"4.1 GENERALIDADES*

*4.1.1 Em território brasileiro, por determinação legal; toda pessoa que tiver conhecimento de uma ocorrência aeronáutica, ou da existência de destroços de aeronave, tem o dever de notificá-la pelo meio mais rápido, à autoridade pública mais próxima, à qual caberá informar, imediatamente, ao CENIPA ou ao SERIPA da região correspondente".*

*"Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido".*

Ainda, a falta de guarda e preservação de destroços da aeronave descumpra o disposto na NSCA 3-13, no seu item 5.3 e na Lei nº 7.565/86, no seu Art. 89, *in verbis.*

*"5.3 GUARDA E PRESERVAÇÃO DE DESTROÇOS*

*5.3.1 É responsabilidade do operador:*

*5.3.2 A guarda da aeronave ou de seus destroços no local da ocorrência, visando preservação de indícios, em coordenação com os órgãos policiais;*

*Art 89. Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma aeronave acidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas, podem ser vasculhados ou removidos, a não ser em presença ou com autorização da autoridade aeronáutica".*

(...)

(grifos no original)

O interessado foi notificado, quanto ao referido Auto de Infração, em 13/02/2014 (fl. 05), oportunidade em que apresenta a sua defesa, alegando que: (i) "[...] a aeronave permaneceu no mesmo local do acidente até a chegada do Capitão da Aeronáutica, que se identificou como Daniel, [...]"; (ii) "[...] foi possível fazer o boletim de ocorrência somente no dia seguinte ao fatídico, [...]"; (iii) "[o] piloto Márcio Hernane Barbosa, no primeiro dia útil após o acidente, comunicou à ANAC, via correio eletrônico, sobre a ocorrência do acidente, através de formulário próprio"; (iv) "[...] todas as providências foram tomadas, no sentido de preservar o local e a aeronave até que a autoridade aeronáutica chegasse ao local, o que pode ser confirmado pelo Capitão da Aeronáutica Daniel [...], quem vistoriou o local e as condições da aeronave e da pista SJVO, no dia seguinte ao acidente"; (v) "[a] aeronave somente foi retirada da pista SJVO, e transportada para oficina mecânica credenciada, após a autorização verbal da autoridade aeronáutica que esteve presente no local dos fatos, assim como pela autorização da autoridade policial local"; (vi) "[...] do acidente não resultou nenhuma vítima, [...] restando unicamente os prejuízos materiais [...]"; e (vii) "[...] a aeronave avariada encontra-se devidamente guardada e à disposição das autoridades aeronáuticas" (fls. 06 a 14).

O setor competente, em decisão motivada, datada de 18/10/2016 (SEI! 0059667 e 0105330), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, aplicando, considerando a ausência de condição atenuante (incisos do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08) e também ausência de agravantes (incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08), ao final, multa no *patamar médio* previsto na norma, no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais).

No presente processo, verifica-se notificação de decisão, datada de 31/10/2016 (SEI! 0136877), a qual foi recebida pelo interessado, em 08/11/2016 (SEI! 0186844).

O interessado apresenta o seu recurso, em 25/11/2016 (SEI! 0212227), alegando que: (i) "[...] o acidente envolvendo a aeronave [...] se deu em evento aeronáutico, o qual deveria ser fiscalizado pela ANAC, porém no local não havia nenhum agente fiscalizador"; (ii) "[o] piloto tomou todas as providências cabíveis, comunicando o fatídico, através de boletim de ocorrência, à Autoridade Policial mais próxima"; (iii) "[a] aeronave permaneceu no local do acidente até a chegada do Ilmo. Sr. Oficial da Força Aérea Brasileira, [...]"; (iii) [...] com a anuência de ambos [autoridade aeronáutica e autoridade policial], que o Recorrente removeu a aeronave do local do acidente"; (iv) "[do] acidente não resultou nenhuma vítima. A

aeronave sofreu apenas avarias. [...]"; (v) "[...] somente retirou a aeronave do local do acidente muitos dias após a sua ocorrência, somente depois de haver informado a Autoridade Policial mais próxima, através da Delegacia de Polícia de Aragarças, e após o local do acidente e aeronave terem sido inspecionados/periciados pelo Ilmo. Sr. Oficial da Aeronáutica"; (vi) "a fim de garantir a ampla defesa e o contraditório, seja oficiada a Força Aérea Brasileira e Delegacia de Polícia de Aragarças para que possam informar sobre as providências e diligências realizadas quanto ao acidente"; e (vii) "[...] requer o reconhecimento de circunstância atenuante, esta caracterizada pela primariedade do Recorrente [...]".

### **Dos Outros Atos Processuais:**

- Dados da aeronave PT IGA, retirados do Sistema SACI (fl. 03);
- Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA nº. 357/GGAP/2013, 15/01/2014 (fl. 04);
- Boletim de Ocorrência nº. 609/2013, datado de 16/09/2013, da Delegacia de Polícia de Aragarças (fls. 12 e 13);
- Foto do Local do Acidente com a aeronave PT IGA (fl. 14);
- Despacho nº. 54/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO, datado de 10/03/2014 (fl. 15);
- Extrato de lançamentos de multas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC em desfavor do interessado (fl. 16);
- Despacho de encaminhamento da ACPI/SPO, datado de 31/08/2016 (fl. 17);
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI! 0014602);
- Sistema SACI do Operador (SEI! 0136841);
- Sistema SIGEC (SEI! 0136856);
- Notificação de Decisão, de 31/10/2016 (SEI! 0136877);
- Despacho de aferição de tempestividade recursal, de 12/04/2017 (SEI! 0595010); e
- Despacho de distribuição do processo (SEI! 2156459).

### **É o breve Relatório.**

#### **1. FUNDAMENTAÇÃO**

##### ***Quanto à Fundamentação da Matéria – Não preservar e guardar os destroços de aeronave acidentada.***

O interessado foi autuado porque, *segundo à fiscalização, não comunicou ocorrência aos órgãos competentes*, em afronta à alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 5.3 da NSCA 3-13, com a seguinte descrição, *in verbis*:

DATA: 15/09/2013      HORA: 15h00      LOCAL: Aeródromo de Aragarças - SJVO.

Descrição da Ocorrência: *Não preservar e guardar os destroços de aeronave acidentada.*

Histórico: O Sr. Jorci Barbosa da Silveira, na qualidade de operador da aeronave, modelo C180, marcas de nacionalidade e matrícula PT-IGA, categoria TPP, permitiu que ela fosse operada pelo piloto Márcio Hernane Barbosa (CANAC 182409), o qual sofreu acidente aeronáutico durante tentativa de aterrissagem na pista 10 em SJVO, em 15/09/2013. No entanto, após a ocorrência do acidente o operador não preservou nem garantiu a guarda da aeronave acidentada.

Face ao exposto, o Sr. Jorci Barbosa da Silveira, na qualidade de operador da aeronave, descumpriu a NSCA 3-13, Item 5.3, e a Lei nº. 7.565/86, Art. 89, incorrendo em infração capitulada na Lei nº. 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) no seu Art. 302, Inciso (II),

Alínea "n".

Capitulação: Art. 302, inciso (II), alínea "n" da Lei 7.565, 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 afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo; (...)**

**(grifos nossos)**

Ainda com relação a este diploma legal, deve-se apontar o o disposto no artigo 89, conforme abaixo, *in verbis*:

**CBA**

Art. 89. Exceto para efeito de salvar vidas, nenhuma aeronave acidentada, seus restos ou coisas que por ela eram transportadas, podem ser vasculhados ou removidos, a não ser em presença ou com autorização da autoridade aeronáutica.

Já na referenciada normatização complementar, deve-se observar a seção 5.3 da NSCA 3-13, abaixo, *in verbis*:

**ISCA 3-13**

[...]

**5.3 GUARDA E PRESERVAÇÃO DA AERONAVE OU DE SEUS DESTROÇOS**

5.3.1 É responsabilidade do operador ou proprietário da aeronave:

a) a guarda da aeronave ou de seus destroços no local da ocorrência, visando à preservação de indícios, em coordenação com os órgãos policiais;

b) a guarda dos bens transportados na aeronave, ou pertencentes a terceiros fora dela e que tenham sofrido danos em consequência da ocorrência;

5.3.2 As peças, componentes (incluídos os gravadores de voo), partes e documentos que forem requisitados para análise, ou encaminhados para a realização de exames e pesquisas, deverão ficar guardados em lugar seguro e de acesso restrito às pessoas devidamente autorizadas pelo Investigador-Encarregado. [...]

Conforme Relatório de Fiscalização nº. 3/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO, datado de 07/02/2004 (fls. 02 a 04), a fiscalização da ANAC aponta que, "[segundo] o BROA *supra*, o Sr. Jorci Barbosa da Silveira, na qualidade de operador da aeronave, modelo C180, marcas de nacionalidade e matrícula PT-IGA, categoria TPP permitiu que ela fosse operada pelo piloto Marcio Hernane Barbosa (CANAC 182409), o qual sofreu acidente aeronáutico durante a tentativa de aterrissagem na pista 10 em SJVO, em 15/09/2013. No entanto, após a ocorrência do acidente o operador nem notificou nem guardou os destroços no local da ocorrência. [...]", infração capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 5.3 da NSCA 3-13.

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

Ao se relacionar o fato concreto, este descrito no Auto de Infração do presente processo, com o que determina os fragmentos legais descritos, configura-se o descumprimento da legislação em vigor pelo atuado.

## 2. DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)

No caso em tela, em Relatório de Fiscalização nº. 3/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO, datado de 07/02/2004 (fls. 02 a 04), a fiscalização da ANAC aponta que, "[segundo] o BROA *supra*, o Sr. Jorcl Barbosa da Silveira, na qualidade de operador da aeronave, modelo C180, marcas de nacionalidade e matrícula PT-IGA, categoria TPP permitiu que ela fosse operada pelo piloto Marcio Hernane Barbosa (CANAC 182409), o qual sofreu acidente aeronáutico durante a tentativa de aterrissagem na pista 10 em SJVO, em 15/09/2013. No entanto, após a ocorrência do acidente o operador nem notificou nem guardou os destroços no local da ocorrência. [...]", infração capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 5.3 da NSCA 3-13.

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

O interessado foi notificado, quanto ao referido Auto de Infração, em 13/02/2014 (fl. 05), oportunidade em que apresenta a sua defesa, alegando que: (i) "[...] a aeronave permaneceu no mesmo local do acidente até a chegada do Capitão da Aeronáutica, que se identificou como Daniel, [...]"; (ii) "[...] foi possível fazer o boletim de ocorrência somente no dia seguinte ao fatídico, [...]"; (iii) "[o] piloto Márcio Hernane Barbosa, no primeiro dia útil após o acidente, comunicou à ANAC, via correio eletrônico, sobre a ocorrência do acidente, através de formulário próprio"; (iv) "[...] todas as providências foram tomadas, no sentido de preservar o local e a aeronave até que a autoridade aeronáutica chegasse ao local, o que pode ser confirmado pelo Capitão da Aeronáutica Daniel [...], quem vistoriou o local e as condições da aeronave e da pista SJVO, no dia seguinte ao acidente"; (v) "[a] aeronave somente foi retirada da pista SJVO, e transportada para oficina mecânica credenciada, após a autorização verbal da autoridade aeronáutica que esteve presente no local dos fatos, assim como pela autorização da autoridade policial local"; (vi) "[...] do acidente não resultou nenhuma vítima, [...] restando unicamente os prejuízos materiais [...]"; e (vii) "[...] a aeronave avariada encontra-se devidamente guardada e à disposição das autoridades aeronáuticas" (fls. 06 a 14).

As alegações da empresa interessada foram, *devidamente*, afastadas pelo setor de decisão de primeira instância, oportunidade em que pode apresentar sólidos argumentos, os quais, *neste ato*, são corroborados por este analista técnico, com fundamento no §1º do artigo 50 da Lei nº. 9.784/99. Abaixo, *in verbis*, este analista transcreve o item **2.1 - Análise da Defesa**, este constante da referida decisão de primeira instância (SEI! 0059667).

### **Análise de Primeira Instância (SEI! 0059667)**

#### **2.1 Análise da Defesa**

O BROA - Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave, confeccionado pela ANAC, tem por objetivo a consolidação, em um único documento, devidamente fundamentado, de todos os dados de uma ocorrência aeronáutica envolvendo aeronaves civis, e visa possibilitar à ANAC uma agilização dos procedimentos na condução de uma investigação administrativa, tornando mais céleres as providências relacionadas à aeronavegabilidade da aeronave e às capacitações física e técnica dos tripulantes envolvidos nessas ocorrências, bem como permitir ações de comunicação às autoridades públicas envolvidas nos processos permitindo, assim, uma total interação entre os organismos envolvidos e a obtenção de respostas oportunas e tempestivas em complemento às ações adotadas pela Autoridade Aeronáutica.

O BROA permite internalizar na ANAC as informações factuais da ocorrência, dados pessoais dos envolvidos, proprietário, empresa e/ou operador. Este documento formal, a semelhança de um registro de ocorrência policial civil, dará início aos vários procedimentos administrativos, caso a caso, em suas respectivas origens. Poderá subsidiar, inclusive, aos órgãos públicos ou privados, propiciando maior celeridade nas suas ações. Além disso, esse novo procedimento, contido no BROA propiciará a ANAC, preliminarmente, um banco de dados consistente e, quando necessário, permitirá, também, uma pronta-resposta, desonerando todo o Sistema de, em tese, naquele primeiro momento, fornecer qualquer tipo de documento sob sua responsabilidade e atribuição.

Portanto, todos os detalhes verificados neste registro - BROA, são transmitidos aos órgãos

interessados para as devidas providências, não restando à este registro, uma investigação de prevenção de acidente aéreo, mas sim, uma coleta de dados para posterior verificação de infração à legislação, atribuição esta citada acima, sendo da ANAC, um órgão legislador e fiscalizador.

Cabe citar também que o Código Brasileiro de Aeronáutica, em seu Art. 88 pontua que toda pessoa conhecedora de um acidente deve comunicá-lo:

*Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.*

É necessário frisar que a autuação não se deu sob a acusação de tentativa de ocultação de acidente e sim pela movimentação de aeronave acidentada sem a devida autorização e acompanhamento da Autoridade Aeronáutica. Ainda que se alegue na defesa que houve autorização verbal de um integrante da Força Aérea Brasileira, o artigo 36 da Lei 9.784/99 dispõe "*cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no artigo 37 desta Lei.*", enquanto faltou à defesa acostar aos autos documentos que atestem suas alegações de que havia sido recebida autorização para movimentar-se a aeronave.

*Sendo assim*, pode-se observar que não procede a alegação do interessado, *em especial*, quanto às justificativas apresentadas pelo interessado para a não preservação ou garantia da guarda da aeronave acidentada.

Após, *regular notificação de decisão*, recebida pelo interessado, em 08/11/2016 (SEI! 0186844), este interpõe o seu recurso, em 25/11/2016 (SEI! 0212227), alegando que:

(i) "[...] o acidente envolvendo a aeronave [...] se deu em evento aeronáutico, o qual deveria ser fiscalizado pela ANAC, porém no local não havia nenhum agente fiscalizador" - Observa-se que a alegação do interessado não guarda relação com o objeto do presente processo, pois, *independentemente*, de haver ou não a presença da autoridade de aviação civil no local, a preservação e guarda da aeronave acidentada deve ser garantida, em conformidade com a normatização apontada na fundamentação.

(ii) "[o] piloto tomou todas as providências cabíveis, comunicando o fatídico, através de boletim de ocorrência, à Autoridade Policial mais próxima" - A alegação de que o tripulante realizou a comunicação à autoridade policial não serve como excludente de sua responsabilidade administrativa quanto à necessidade de preservação e guarda da aeronave para a análise e verificação posterior da autoridade aeronáutica, conforme disposto na normatização, *conforme visto acima*. Importante ressaltar que a comunicação à autoridade policial não desonera o interessado de realizar a necessária guarda e preservação da aeronave, até a devida liberação pela autoridade aeronáutica, de forma que esta venha a realizar as suas verificações, dentro de suas competências legais e normativas. A liberação da uma determinada aeronave acidentada só poderá ocorrer após ter sido, *devidamente*, examinada pela autoridade aeronáutica.

(iii) "[a] aeronave permaneceu no local do acidente até a chegada do Ilmo. Sr. Oficial da Força Aérea Brasileira, [...]" - Observa-se, *expressamente*, no BROA nº. 357/GGAP/2013, 15/01/2014 (fl. 04), que "[o] operador não realizou a comunicação da ocorrência aeronáutica, bem como movimentou a aeronave do local sem a autorização do investigador encarregado, contrariando o previsto na NSCA 3-13 [...]". Desta forma, a simples alegação do interessado vai de encontro com as verificações, no local do acidente, da autoridade aeronáutica, em total afronta à norma vigente. O interessado alega, contudo, não apresenta qualquer prova robusta de que assim ocorreu, ou seja, em desacordo com o observado pelo agente fiscal (art. 36 da Lei nº. 9.784/99).

(iii) [...] com a anuência de ambos [autoridade aeronáutica e autoridade policial], que o Recorrente removeu a aeronave do local do acidente" - A simples alegação do interessado de que recebeu a autorização da autoridade aeronáutica para remover a aeronave não pode prosperar, pois a própria autoridade de aviação civil aponta ter sido a aeronave removida, antes da necessária liberação da autoridade aeronáutica, conforme consta do BROA nº. 357/GGAP/2013, 15/01/2014 (fl. 04). Importante ressaltar que o BROA é elaborado pela autoridade de aviação civil, utilizando-se de dados fornecidos pela autoridade aeronáutica, *no caso em tela*, o SERIPA-6, setor pertencente ao Centro de Investigação e

Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA, *no caso em tela*, através da FNCO 05C nº. 1787/2013, datada de 23/09/2013. A autoridade policial, mesmo após as suas diligências, *caso necessárias*, não tem a competência para liberação da aeronave acidentada, a qual ainda não tenha sido, *devidamente*, examinada pela autoridade aeronáutica.

(iv) "[do] acidente não resultou nenhuma vítima. A aeronave sofreu apenas avarias. [...]" - Independentemente, do referido acidente ter resultado em avarias na aeronave e não ter resultado em vítimas, a normatização deve ser observada e cumprida, pois, *do contrário*, o agente incorrerá em infração, sendo passível de sancionamento, *após o devido processo legal administrativo*. O fato do referido acidente não ter resultado em vítimas não serve como excludente de sua responsabilidade administrativa quanto à não preservação e guarda da aeronave.

(v) "[...] somente retirou a aeronave do local do acidente muitos dias após a sua ocorrência, somente depois de haver informado a Autoridade Policial mais próxima, através da Delegacia de Polícia de Aragarças, e após o local do acidente e aeronave terem sido inspecionados/periciados pelo Ilmo. Sr. Oficial da Aeronáutica" - *Conforme visto acima*, a simples alegação do interessado de que recebeu a autorização da autoridade aeronáutica para remover a aeronave não pode prosperar, pois em total desacordo com o disposto no BROA nº. 357/GGAP/2013, 15/01/2014 (fl. 04). As alegações do agente fiscal, quando no seu exercício regular de seu *poder de polícia*, têm a presunção de *legitimidade e certeza*, podendo, *sim*, serem afastadas pelo interessado, desde que este apresente provas robustas de que assim não ocorreu, *o que não se verifica no caso em tela*. Cabe ao interessado as provas do que alega, em conformidade com o artigo 36 da Lei nº. 9.784/99.

(vi) "a fim de garantir a ampla defesa e o contraditório, seja oficiada a Força Aérea Brasileira e Delegacia de Polícia de Aragarças para que possam informar sobre as providências e diligências realizadas quanto ao acidente" - *Como já dito anteriormente*, o BROA nº. 357/GGAP/2013, 15/01/2014 (fl. 04) é elaborado pela autoridade de aviação civil, utilizando-se de dados fornecidos pela autoridade aeronáutica, *no caso em tela*, o SERIPA-6, setor pertencente ao CENIPA, *no caso em tela*, através da FNCO 05C nº. 1787/2013, datada de 23/09/2013. A autoridade policial, mesmo após as suas diligências, *caso necessárias*, não tem a competência para liberação da aeronave acidentada, a qual ainda não tenha sido, *devidamente*, examinada pela autoridade aeronáutica. Desta forma, não tem qualquer propósito a realização de diligência à autoridade aeronáutica, esta que já comunicou à ANAC as condições em que encontrou a aeronave PT-IGA, após o referido acidente (ocorrido em 15/09/2013) (Vide BROA nº. 357/GGAP/2013, 15/01/2014 - fl. 04). Observa-se que, *repito*, o interessado no presente processo não apresenta qualquer prova/documento que venha a comprovar a alegada liberação da aeronave pela autoridade aeronáutica, antes que esta realizasse os procedimentos afetos a sua competência.

(vii) "[...] requer o reconhecimento de circunstância atenuante, esta caracterizada pela primariedade do Recorrente [...]" - *Com relação a esta alegação*, este analista técnico, *oportunamente*, adentrará na dosimetria da sanção a ser aplicada em definitivo, *se for o caso*, ocasião em que, então, poderá analisar o requerido pelo interessado.

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.

#### 4. 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. 472, de 06/06/2018, que, *hoje*, *estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC*, no

*caput* do seu art. 36, aponta que "[na] dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

Em decisão de primeira instância não foi reconhecida a existência de nenhuma condição atenuante das previstas nos incisos do §1º do artigo 22 da então vigente 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 11/02/2019, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI! 2696248), correspondente ao interessado, observa-se a presença de sanção administrativa, compreendida dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. Dessa forma, observa-se que tal circunstância não deve ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a ausência da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 372/18, *hoje vigente*.

Observa-se que o interessado, *em sede recursal*, requer a aplicação de condição atenuante, mas, *conforme se pode observar*, o caso em tela não se enquadra em nenhuma das condições dispostas nos diversos incisos constantes do §1º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto nos incisos do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 372/18, *hoje vigente*

***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 então vigente 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. (...)

Deve-se apontar que, *da mesma forma*, não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos incisos do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 372/18.

Em sendo assim, observa-se não existir nenhuma circunstância atenuante e/ou agravante, conforme previsto nos §§1º e 2º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto nos §§ 1º e 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 372/18, *hoje vigente*.

5. **DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**



Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ 3.500,00 (grau médio). Destaca-se que, com base na Tabela do ANEXO I da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, o valor da multa, referente à alínea “n” do inciso II do artigo 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 2.000,00 (grau mínimo); R\$ 3.500,00 (grau médio) ou R\$ 5.000,00 (grau máximo).

Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas *em sede recursal*.

## 6. DA CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** aos respectivos recursos, **MANTENDO**, assim, as correspondentes sanções aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído à infração cometida.

**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 27/02/2019, às 11:41, 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 **2703444** e o código CRC **DC1BA23F**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 278/2019**

PROCESSO Nº 00058.011925/2014-24

INTERESSADO: JORCI BARBOSA DA SILVEIRA, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 12 de março de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo Sr. **JORCI BARBOSA DA SILVEIRA**, CPF nº. 007.213.791-68, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 18/10/2016, que aplicou multa no valor de **R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído à infração cometida, identificada no Auto de Infração nº 00786/2014/SPO, por *- não preservar e guardar os destroços de aeronave acidentada*, capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 5.3 da NSCA 3-13.

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 artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer nº. 196/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI! 2703444], ressaltando que embora a Resolução ANAC nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08, de 2008, também estabeleceu, em seu artigo 82, que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42, inciso I, da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pelo Sr. **JORCI BARBOSA DA SILVEIRA**, CPF nº. 007.213.791-68, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no **Auto de Infração nº 00786/2014/SPO**, capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c o item 5.3 da NSCA 3-13, e por **MANTER a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, no valor de **R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais)**, que é o correspondente ao *patamar médio* atribuído à cada infração cometida, sem a presença de condição atenuante (incisos do §1º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, previsto nos incisos do §1º da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 372/18) e sem agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, previsto nos incisos do §2º da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 372/18), referente ao **Processo Administrativo Sancionador nº 00058.011925/2014-24** e ao **Crédito de Multa nº. 657.973/16-6**.

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

Publique-se.

Notifique-se

*Cássio Castro Dias da Silva*

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 12/03/2019, às 18:57, 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 **2703449** e o código CRC **3DB30669**.

---

**Referência:** Processo nº 00058.011925/2014-24

SEI nº 2703449