

**PARECER N°** 118/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00058.012481/2018-78  
**INTERESSADO:** ERIC RODRIGO BALDIM

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre Utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos, nos termos da minuta anexa.

Brasília, 31 de janeiro de 2019.

#### ANEXO

#### MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Interessado	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00058.012481/2018-78	666.059/18-2	005076/2016	ERIC RODRIGO BALDIM	06/12/2013	03/10/2016	22/11/2016	14/12/2016	19/11/2018	13/12/2018	R\$ 2.100,00	21/12/2018	17/01/2019

**Enquadramento:** Art. 302, inciso I, alínea "c" da Lei N° 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica), combinado com o item 91.203 (a) (1) do RBHA 91.

**Infração:** Utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos.

**Proponente:** Eduardo Viana Barbosa – SIAPE 1624783 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC n° 1381, DIRP/2016).

#### INTRODUÇÃO

##### HISTÓRICO

- Do auto de Infração:** O piloto ERIC RODRIGO BALDIM, Código ANAC 143366, operou a aeronave PR-FTD em 06/12/2013 as 19:33 no trecho SBAQ/SBAQ com o Certificado de Aeronavegabilidade Vencido.
- Em **Defesa Prévia**, a empresa alega a incidência da prescrição Intercorrente da pretensão punitiva, haja vista as supostas infrações tiveram sua ocorrência constatada pela Administração Pública nas datas de 06.12.2013, 09.12.2013 e 13.12.2013. No entanto, os autos de infração foram todos lavrados somente em data de 03.10.2016, portanto, há 2 anos e 11 meses da hipotética infração.
- Ademais, exime-se da responsabilidade posto que a atribui ao Proprietário/Explorador da aeronave constante nos Autos de infração anexo, pois, tratavam-se, à época, da mesma pessoa jurídica, qual seja, o AERoclube DE ARARAQUARA.
- E, por fim, requer que se reconheça, em sede de Preliminar de Mérito a Prescrição das presentes penalidades, anulando os Autos de Infração e, caso assim não entenda, no Mérito, que se dê PROVIMENTO INTEGRAL à presente defesa impetrada, ANULANDO todos os Autos de infração constantes do Processo Administrativo.
- A Decisão de Primeira Instância (DC1)** após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que as da autuada não evidenciaram elementos probatórios capazes de elidir a aplicação de penalidade e condenou a interessada à sanção de multa no valor de **R\$ 2.100,00 (Dois mil e cem reais)**, levando-se em conta as circunstâncias previstas nos diversos incisos do § 1º e § 2º do artigo 22 da Resolução n°. 25/2008.
- A Interessada não apresentou qualquer argumento ou prova que refutasse o descrito no Relatório de fiscalização, que serviu de embasamento para a Decisão.
- Do Recurso**
- Em sede Recursal, solicita o efeito suspensivo ao Recurso, vez que, tal direito encontra-se elencado no art. 61, parágrafo único da Lei 9.784/99.
- Reitera a in incidência da Prescrição intercorrente acerca da pretensão punitiva e atribui a responsabilidade pela manutenção da documentação da aeronave ao Aeroclube, que é o explorador da aeronave.
- Aduz, ainda, que o setor de primeira instância não fez prova de que o recorrente seria responsável solidário pelo cometimento da infração, confundindo responsabilidade objetiva com subjetiva.
- E, por fim, que não houve prova substancial apontada nos autos de que houve qualquer circunstância agravante, apenas o enquadramento.
- Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 18/02/2019.
- Respaldo pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 aproveita-se como parte integrante desta análise relato constante da decisão de primeira instância constante dos autos.
- É o relato.**

#### PRELIMINARES

- Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

#### FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

- Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada

pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada ao interessado pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base nos autos do processo, que a interessada utilizou ou empregou aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos, infração capitulada na alínea “c” do inciso I do artigo 302 do CBA, que dispõe in verbis:

17.

A infração foi capitulada no **artigo 302, inciso I, alínea “c” do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer**, nestes termos:

*Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:*

*I - infrações referentes ao uso das aeronaves:*

*(...)*

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

18. Ademais, o disposto em legislação infra:

E ainda, a operação com a aeronave PR-FTD no dia 13/12/2013, às 20:03h, no trecho SBAQ/SBAQ, estando com seu C.A. vencido, descumpriu o disposto no **item 91.203 (a) (1) do RBHA 91:**

**91.203 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS**

*(a) Exceto como previsto em 91.715 e nos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira, a menos que ela tenha a bordo os seguintes documentos:*

*(1) certificado de matrícula e certificado de aeronavegabilidade, válidos, emitidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB); (g.n.)*

19. No caso em tela, verifica-se que conforme apurado pela Fiscalização desta Agência Reguladora e Fiscalizadora, ela descumpriu a legislação aeronáutica.

20. **Das razões recursais**

21. **Da Alegação de Prescrição:**

22. Em sede recursal, a interessada alega a incidência do instituto da *prescrição intercorrente*, com base no fato de que, entre a suposta infração e a providência administrativa prevista no Código Brasileiro da Aeronáutica teria se passado o prazo legal para tal expediente, pois a ANAC somente a aplicar, em total inobservância ao prazo previsto no Art. 319 do diploma normativo supracitado, depois do prazo, que é expressamente limitado a 2 (dois) anos para a pretensão punitiva estatal, conforme descrição no quadro de marcos processuais.

23. Portanto, considerando a necessidade de se verificar a ocorrência de prescrição no caso em apreço, é importante observar que a Lei nº 9.873/99, que estabelece o prazo prescricional para a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta ou indireta, em seu art. 1º, assim dispõe *in verbis*:

24.

*Lei nº 9.873/99*

*Art. 1º. Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta ou indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.*

*(grifos nossos)*

25. Conforme é possível depreender da análise do § 1º do art. 1º da lei 9.873/99, *in verbis*:

26.

*§1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.*

*(...)*

*(grifo nosso)*

27.

28. Faz-se necessário, ainda, mencionar o art. 2º do mesmo dispositivo legal, com previsão de marcos interruptivos do referido prazo para prescrição.

29.

*Art. 2º. Interrompe-se a prescrição:*

*I- Pela citação do indicado ou acusado, inclusive por meio de edital;*

*II- por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;*

*III- pela decisão condenatória recorrível.*

*(grifo nosso)*

30.

31. Em seu recurso, a interessada aduz que houve perda da pretensão punitiva, em virtude do decurso de prazo prescricional de 2 (dois) anos. Entretanto, a Nota Técnica nº 132/2014, aprovada pela Procuradoria Federal junto a ANAC, expressou, em síntese, o seguinte entendimento:

32.

*i) “3. (...) **concluo que:***

*2.5.1. O entendimento a ser adotado no âmbito desta Agência é no sentido de que a Administração Pública possui **cinco anos** para apurar uma infração ao Código Aeronáutico Brasileiro e lavrar um auto de infração definitivo (art. 1º da Lei nº 9.873/94).*

*2.5.2. Contudo, se o processo que visa à **apuração** de infração punível por multa ficar parado por mais de **três anos**, sem que haja a incidência de nenhuma das causas interruptivas de que tratam os incisos do art. 2º, da Lei nº 9873/99 (Interrompe-se a prescrição: I – citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; III – pela decisão condenatória recorrível), ocorrerá a prescrição intercorrente, de que trata o § 1º, do art. 1º, da mesma Lei.*

*2.5.3. Sobrevindo uma causa interruptiva, o prazo prescricional de cinco anos volta a contar do zero, assim como o prazo trienal para verificação da prescrição intercorrente.*

*2.5.4. (...) **Processos onde haja ato administrativo declarando a prescrição, adotando como***

**razão de decidir o entendimento manifestado no Parecer nº 106/2006 (prazo bienal do art. 319 do CBAer):** devem permanecer arquivados, haja vista que o princípio da segurança jurídica e o art. 2º, XII, da Lei nº 9.784/1999, vedam a aplicação retroativa de novo entendimento jurídico.

**Processos onde não haja ato administrativo declarando a prescrição:** a análise da prescrição da ação punitiva deve ser feita com base na Lei nº 9.873/99 (cinco anos para prescrição geral e três para prescrição intercorrente, contando que não ocorram as causas interruptivas).

ii) "De se ressaltar, ademais, ter a Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos – CGCOB da Procuradoria-Geral Federal – PGF, por meio da Nota DIGEVAT/CGCOB/PGF/AGU nº 006/2014, anuído com a proposta de uniformização de entendimentos jurídicos, elaborada na XI Reunião Técnica dos Procuradores-Chefes das Agências Reguladoras, nos seguintes termos:"

"1.(b) O prazo prescricional trienal (art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.783/99, de 23 de novembro de 1999) é interrompido com a prática de atos que dão impulso ao processo. Deliberação por unanimidade".

(grifo nosso)

iii) Referido órgão da Procuradoria-Geral Federal – PGF afirmou acerca do instituto da prescrição intercorrente, quando da elaboração do Parecer CGCOB/DICON nº 05/2008, que:

"Vale lembrar, a prescrição intercorrente deve ser entendida como uma forma de sanção imputada à própria Administração, que, em face da sua inércia, não promoveu os meios e atos necessários para remover o estado de paralisia do processo. Consequentemente, para caracterizar a prescrição intercorrente, é necessária a demonstração de que a Administração não praticou qualquer ato processual tendente a apurar a infração".

iv) Na Nota Técnica nº 043/2009, asseverou, ainda, que:

"Com efeito, paralisado é o mesmo que parado, de modo que qualquer movimento que se faça para impulsionar o processo administrativo adiante modifica a condição anterior de inércia do processo". (grifo nosso)

v) Destarte, verifica-se ter a Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos – CGCOB da Procuradoria-Geral Federal – PGF consolidado posicionamento consistente no fato de que apenas atos processuais efetivamente tendentes à apuração da infração, que sejam imprescindíveis a esta e que impulsionem o avanço do processo, ou seja, que visam à superação das fases do respectivo procedimento e ao consequente alcance de sua conclusão, caracterizam a existência de tramitação qualificada dos autos, capaz de remover o expediente do estado de paralisia.

33.

34. Por fim, quanto à alegação da recorrente de prescrição contida no caput do artigo 319 do CBA, ressalta-se que este dispositivo não vigora mais, tendo em vista a sua revogação após a entrada em vigor da Lei nº 9.873 de 23 de novembro de 1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício da ação punitiva pela administração pública federal, direta e indireta, e dá outras providências, onde poderemos encontrar em seus artigos 1º e 2º, abaixo disposto *in verbis*:

35.

Art. 1º. Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia que tiver cessado.

§1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso. (Grifou-se)

Art. 2º. Interrompe-se a prescrição da ação punitiva:

I - pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital;

II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III - pela decisão condenatória recorrível;

IV - por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal.

(Grifou-se)

36. Importante, ainda, observarmos que o artigo 8º da Lei nº 9.873/99 **revogou expressamente as demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial, como no caso do art. 319 do CBA.**

37. Ademais, a inaplicabilidade do prazo prescricional dos artigos 317 e 319 do CBA é respaldado por jurisprudência recente, conforme se observa do decisório abaixo:

38.

(AC 201251010306171 - AC - APELAÇÃO CIVEL - 580948 - E-DJF2R - Data:17/09/2013 - [inteiro teor](#))

DIREITO ADMINISTRATIVO. EMBARGOS À EXECUÇÃO. APELAÇÃO. MULTA. COMPANHIA AÉREA. ANAC. AUTO DE INFRAÇÃO. NULIDADE. INEXISTÊNCIA. PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO. PRINCÍPIOS DO CONTRADITÓRIO E AMPLA DEFESA RESPEITADOS. **PRESCRIÇÃO. INOCORRÊNCIA.** 1. A sentença, acertadamente, rejeitou os embargos à execução em que a massa falida da empresa aérea executada objetivava a desconstituição da CDA oriunda de multa da ANAC, forte na inocorrência da prescrição, que somente começaria a correr do término do processo administrativo, e na legitimidade do título executivo, cujos acréscimos amparam-se na legislação pertinente. **2. Não prescreve mais em dois anos a cobrança de infrações administrativas reguladas pelos arts. 317 e 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, pois a Lei nº 9.873/99, que regulamenta a ação punitiva da Administração Pública Federal, aumentou o prazo para cinco anos, revogando as disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.** Aplicação dos arts. 1º e 8º da lei superveniente. 3. A 1ª Seção do STJ, em sede de recurso repetitivo, no REsp. nº 1.112.577/SP, consagrou entendimento de que a contagem da prescrição somente se inicia após o término do processo administrativo, com o inadimplemento do devedor. 4. Não comprovadas as alegações de afronta aos princípios do contraditório e da ampla defesa e tampouco a existência de vícios insanáveis no auto de infração e no procedimento administrativo, devem ser rejeitados os embargos à execução fiscal. 5. Apelação desprovida.

[destacamos]

39.

40. Dito isso, resta averiguar se o processo ficou paralisado sem marcos interruptivos capazes de interromper a prescrição da pretensão punitiva da Administração, em consonância com a Lei nº 9.873/99. Após o cometimento da infração em **06/12/2013** e antes da notificação da decisão recorrível em **13/12/2018**, que é o próximo marco que teria o condão de interromper o prazo prescricional, é possível identificar os seguintes atos administrativos:

- I - Lavratura do Auto de Infração em 03/10/2016 -, ato inequívoco de apuração dos fatos - interrompe a intercorrente e quinquenal;
- II - Notificação Regular - via AR - acerca do Auto de Infração em 22/11/2016 - interrompe a intercorrente;
- III - Decisão Condenatória Recorrível em 19/11/2018 - interrompe a

intercorrente e quinquenal;

41. Todos os atos administrativos supracitados impulsionaram o processo e tem o condão de interromper o prazo prescricional, por serem atos processuais substanciais e imprescindíveis para que o processo seja levado adiante e com base legal no art. 2º da Lei 9.873/99. Assim, não é possível identificar em nenhum momento o processo parado sem a incidência de marcos interruptivos por mais de 5 anos conforme previsão do caput do art. 1º da Lei 9.873/99, e nem mesmo sem movimentação por mais de 3 anos pendente de julgamento ou despacho, conforme a previsão legal do §1º art. 1º também da lei 9.873/99, que define a prescrição intercorrente.

42. Portanto não há dúvidas quanto a **não** incidência da prescrição intercorrente, no processamento dos autos, eis que em nenhum marco temporal foi ultrapassado o prazo de 03 (três) anos e, entre a data do fato e a decisão de primeira instância não foi ultrapassado o prazo de 05 (cinco) anos.

43. **Da alegação de que o presente Recurso teria efeito suspensivo:**

44. A Resolução ANAC nº 472, de 2018 entrou em vigor em 04/12/2018 e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a Instrução Normativa nº 08, de 2008 e, dentre outras disposições, estabeleceu em seu Art. 82. que às novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. Assim, não se vislumbra a possibilidade de o recurso ser passível de tal pleito, haja vista a determinação expressa contida no novo ordenamento

45. Diante do pedido de efeito suspensivo, conforme o disposto no Art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999:

46.

Art. 61. Salvo disposição legal em contrário, o recurso não tem efeito suspensivo.

Parágrafo único. Havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução, a autoridade recorrida ou a imediatamente superior poderá, de ofício ou a pedido, dar efeito suspensivo ao recurso.

47. Determino que o encaminhamento do processo para fins de execução ocorra **apenas após decisão de segunda instância.**

48.

49. **Da alegação de isenção de responsabilidade face à operadora:**

50. Na tentativa de eximir-se da responsabilidade atribuída a responsabilidade ao Proprietário/Explorador da aeronave posto que, tratavam-se, à época, da mesma pessoa jurídica, qual seja, o AERoclube DE ARARAQUARA. Nesse sentido, os artigos 294 e 297 do CBA determinam, *in verbis*:

51.

*Art. 294. Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em infração deste Código.*

*Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.*

52.

53. Ao mesmo tempo, a legislação infralegal citada acima, a seção 91.203 (a) (1) do RBHA 91, especifica enfaticamente que "**nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira, a menos que ela tenha a bordo os seguintes documentos:**

54.

*(1) certificado de matrícula e certificado de aeronavegabilidade, válidos, emitidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB)";*

55.

56. O RBHA 91 é mandatório, não cabe interpretação divergente, sendo obrigatório que os certificados estejam válidos para se operar uma aeronave dentro da Lei, não bastando apenas tê-los a bordo.

57. Cabe, ainda, mencionar que, conforme disposto no CBA, é obrigatória a operação da aeronave com certificado de aeronavegabilidade válido:

58.

CBA Do Certificado de Aeronavegabilidade

Art. 114. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para o voo sem a prévia expedição do correspondente certificado de aeronavegabilidade que só será válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas (artigos 20 e 68, § 2º).

§ 1º São estabelecidos em regulamento os requisitos, condições e provas necessários à obtenção ou renovação do certificado, assim como o prazo de vigência e casos de suspensão ou cassação.

§ 2º Podem ser convalidados os certificados estrangeiros de aeronavegabilidade que atendam aos requisitos previstos no regulamento de que trata o parágrafo anterior, e às condições aceitas internacionalmente. (grifo nosso)

59.

60. Nesse mesmo sentido, dispõe o CBAer, sobre a documentação em tela:

61.

CAPÍTULO II

Do Tráfego Aéreo

Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:

I - marcas de nacionalidade e matrícula, e esteja munida dos respectivos certificados de matrícula e aeronavegabilidade (artigos 109 a 114);

62. Também deve ser observado o que já foi decidido pela Junta Recursal da ANAC, como segue:

63.

[...] a solidariedade não deve ser materializada com a aplicação de autos distintos ao piloto [ou a qualquer preposto] e ao explorador, mas, *sim*, figurando no polo passivo os dois, de forma que o único ato infracional seja processado contra ambos e, no caso de aplicação da sanção, todos tenham a obrigatoriedade na satisfação da correspondente obrigação. Diante do ato infracional em que possa ser aplicada a solidariedade objetiva, com base no art. 297 do CBAer., entendo ser prudente a autuação **tanto do explorador quanto do preposto**, mas desde que em um único processamento, tendo em vista ser um único ato infracional, responsabilizando-os solidariamente, quanto ao cumprimento da sanção a ser imposta ao final do curso processual [...]

64.

65. Assim dispõe o CBA quanto à definição de comandante de aeronaves, entenda-se **preposto**:

66.

### CAPÍTULO III

#### Do Comandante de Aeronave

Art. 165. Toda aeronave terá a bordo um **Comandante**, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

Parágrafo único. O nome do Comandante e dos demais tripulantes constarão do Diário de Bordo.

Art. 166. **O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave**

Art. 167. O Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem.

Parágrafo único. No caso de pouso forçado, a autoridade do Comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade pela aeronave, pessoas e coisas transportadas.

Art. 168 Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o **Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave**; (adaptado):

(grifos nossos)

67.

68.

69. Então, adstrita a responsabilidade do Comandante/Piloto/Preposto, e em análise ao caso, é possível que de uma mesma ocorrência podem derivar dois atos infracionais distintos, o que resulta em dois autos de infração autônomos, um para o operador da aeronave- AEROCULUBE DE ARARAQUARA - e outro para o seu Comandante - ERIC RODRIGO BALDIM, Código ANAC 143366, conforme disposto da legislação complementar, RBHA 91, que trata de Regras Gerais de Operação para Aeronaves Civis:

70.

#### “ 91.3 RESPONSABILIDADE E AUTORIDADE DO PILOTO EM COMANDO

(a) O piloto em comando de uma aeronave é diretamente responsável pela operação da aeronave e tem a autoridade final para tanto.”

71.

72. Conforme disposto acima as responsabilidades do comandante estão bem designadas, discordante da tese apresentada pela Recorrente, o que não se configuraria solidariedade, conforme o previsto em lei, e assim rege o CBAer:

73.

“Art. 294. Será solidária a responsabilidade de quem cumprir ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou explorador de aeronave, que resulte em infração deste Código.

(...) Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.” -

74.

Nos autos, não consta que houve ordem do proprietário para o comandante operar com o Certificado de Aeronavegabilidade vencido, e o fragmento legal é explícito quando se refere a pessoa jurídica como pessoa empregadora, portanto não há no presente caso pressupostos para caracterizar a solidariedade.

75.

Ora, como já exaustivamente definido a figura do atuado e suas responsabilidades, cito o PARECER nº 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, que trata especificamente da possibilidade de autuação do recorrente, face ao caso em tela:

76.

2.66 De se atentar também, que o inciso I do artigo 302 da Lei nº 7.565, de 1986, não obstante não preveja infrações próprias, atrela as condutas descritas por tal norma ao uso da aeronave, permitindo o enquadramento de **atos de usuários** (de fato ou de direito) em suas alíneas. Podendo os usuários se revestirem de outras qualidades, tais como operador, concessionário ou autorizador de serviços aéreos públicos, etc., far-se-á necessário verificar qual das condições prepondera no caso concreto. A preponderância de dada qualidade será evidenciada pela própria natureza da infração, ou seja, por tratar-se de infração que reprime o uso propriamente dito do aparelho, que se refere ao ato de servir-se do bem; ou de infração inerente ao exercício de determinada atividade ou da assunção de dada condição/qualidade que reprova o descumprimento de obrigação ou dever oriundo desta. Exemplificando a questão, poder-se-ia citar o caso em que uma aeronave realiza voo sem o equipamento de sobrevivência exigido. Nesta hipótese, o piloto em comando, que conduz a operação e portanto exerce uma atividade que lhe foi autorizada pelo Poder Público, rompe com o dever de segurança que deve pautar as suas ações. Neste caso, o ato reprovável do aeronauta não condiz com o uso propriamente da aeronave, o servir-se do bem de forma diversa daquela a que este se destina, mas com a inobservância de norma de conduta inerente a sua condição de piloto em comando, responsável pela condução da operação em segurança, isto é, com o descumprimento de um dever inerente à sua condição de aeronauta. Deste modo, sua conduta encontra capitulação no artigo 302, inciso II, alínea "c", parte final, da Lei nº 7.565/86, a qual prevê, como infração, o ato de pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas. O proprietário/operador da aeronave, porém, que fez mau uso do bem, servindo-se deste em desacordo com as características de sua utilização segura, terá praticado, por sua vez, conduta diversa, enquadrada no artigo 302, inciso I, alínea "r", do Código Brasileiro de Aeronáutica, o qual preconiza ser infração realizar voo sem o equipamento de sobrevivência exigido

77.

Isso posto, não prospera a alegação da atuada de tratar-se de exclusão de responsabilidade, face à responsabilidade solidária junto ao explorador da aeronave, ou seja, o piloto atuou sem observar norma de conduta inerente a sua condição de piloto em comando, responsável pela condução da operação em segurança, com o descumprimento de um dever inerente à sua condição de aeronauta, contrariando assim o artigo 302 inciso II alínea 'c' do CBAer (**I - c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos**).

78.

Restando demonstrado, portanto, com respaldo no citado parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC, a autuação pelo inciso 302 I C do CBA em desfavor não apenas do proprietário da aeronave de fato, mas também a usuários de fato, como no caso em análise.

79.

#### **Da alegação de erro na dosimetria:**

80.

O Setor de Primeira Instância não teria fundamentado, quais as circunstâncias fáticas que levou a agravar a pena aplicada ao patamar médio em **R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais)**, levando-se em conta as circunstâncias previstas no inciso III, do § 2º, do artigo 22 da Resolução nº. 25/2008, qual

seja:

81.

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

82. Nesse sentido, houve entendimento consolidado do Colegiado da ASJIN, conforme Ata de Reunião ASJIN 1120763, aprovada na Reunião Colegiada nº da ASJIN, SEI nº 1120763, no qual se definiu que a obtenção de algum recurso por parte do Recorrente deveria ter sido exposta nos autos de modo a se aferir tal vantagem, assim disposto:

83.

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

84.

85. Ou seja, quando isso não é possível, não se pode mensurar a infração de forma a majorar o valor a ela atribuído, sendo esse iniciado, sempre, no patamar médio.

86. Entendimento similar adotou a ASJIN, quando da Reunião Colegiada nº da ASJIN, SEI nº 1120763, de 03/10/2017, no que diz respeito à aplicação da dosimetria relativa ao Inciso IV, do § 2º, do artigo 22º da Resolução nº. 25/2008, in verbis:

87.

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

88.

89. Tendo em vista que o risco em si é inerente à atividade da aviação, não se aplica simplesmente à descrição da norma, mas a configuração, ao menos indícios, fundamentada de forma clara nos autos, conforme o acordado em Reunião Colegiada, assim descrita:

90.

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

91.

92. Considerados os comentários acima e evolução dos temas sobre dosimetria, trata-se de inadequação o contexto fático ao jurídico regulatório – erro em julgando que consiste em um ato pelo qual o decisor se equivoca quanto à apreciação da demanda, seja porque erra na interpretação da lei, seja porque não adéqua corretamente os fatos ao plano abstrato da norma. Tal erro recai sobre o próprio conteúdo que compõe o litígio. É erro material e enseja reforma da decisão e não sua invalidação.

93. Nesse caso, o Decisor não expôs a devida motivação que o levava a adotar tais aspectos quando da sua tomada de norte para fixação dos valores, falhando demonstrar a aderência da aplicação das agravantes, motivo pelo qual deve ser reformada.

94.

Para VERZOLA (2011, p. 160), "no processo administrativo punitivo, a motivação é verdadeira realização do princípio do devido processo legal e da ampla defesa, pois a motivação da decisão tomada pela Administração permite ao administrado saber os motivos de fato e de direito que levaram a tal decisão, a fim de que possa não apenas recorrer administrativamente, mas eventualmente ao Poder Judiciário, na defesa de seus interesses."

95.

96. Na esteira da Lei nº 9.784/99, não se pode deixar de lado os termos dispostos nos arts. 2º e 50, adotando, assim, a motivação como princípio explícito:

**Lei nº 9.784/99**

**CAPÍTULO I  
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

(...)

Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, **aos princípios da legalidade**, finalidade, **motivação**, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

Parágrafo único. Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de: (...)

**VII - indicação dos pressupostos de fato e de direito que determinarem a decisão;**

(...)

**CAPÍTULO XII  
DA MOTIVAÇÃO**

**Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:**

I - neguem, limitem ou afetem direitos ou interesses;

II - imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;

III - decidam processos administrativos de concurso ou seleção pública;

IV - dispensem ou declarem a inexigibilidade de processo licitatório;

V - decidam recursos administrativos;

VI - decorram de reexame de ofício;

VII - deixem de aplicar jurisprudência firmada sobre a questão ou discrepem de pareceres, laudos, propostas e relatórios oficiais;

VIII - importem anulação, revogação, suspensão ou convalidação de ato administrativo.

§ 1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

§ 2º Na solução de vários assuntos da mesma natureza, pode ser utilizado meio mecânico que reproduza os fundamentos das decisões, desde que não prejudique direito ou garantia dos interessados.

§ 3º A motivação das decisões de órgãos colegiados e comissões ou de decisões orais constará da respectiva ata ou de termo escrito.

97. Por tudo o exposto, não vislumbro tais apontamentos em sede de Primeira Instância, como circunstâncias agravantes face à conduta infracional imputada à Interessada e creio ser pertinente reformar as decisões que pecaram na fundamentação da aplicação das agravantes.

98. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com

fundamentos da Decisão anterior, **naquilo que couber aos casos específicos**, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância, **nos demais aspectos**, a fim de que passem a fazer parte integrante do presente relatório.

#### DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

99. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no artigo nº 302, Inciso I, alínea "c", da Lei nº 7.565, de 1986, pelo fato de utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos.

100. A Resolução ANAC nº 472, de 2018 entrou em vigor em 04/12/2018 e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a Instrução Normativa nº 08, de 2008 e, dentre outras disposições, estabeleceu em seu Art. 82. que as novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

101. A sobrevida Resolução nº 25, de 2008, estabeleceu que a sanção de multa será expressa em moeda corrente, **calculada a partir do valor intermediário** (grifo meu) constante das tabelas aprovadas em anexo àquela Resolução, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica

102. No tocante à gradação das sanções ficou estabelecido no artigo 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

103. Para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008, relativa ao art. 302, I, "c", do CBAer (Anexo II - Código NON), é a de aplicação de multa no valor de R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais) no patamar mínimo, R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais) no patamar intermediário e R\$ 3.000,00 (três mil reais) no patamar máximo.

104. Em relação às circunstâncias atenuantes, há que se observar que à época da DC1 o atuado fazia jus à atenuante prevista no inciso III, do §1º, do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, ou seja, inexistência de penalidades no último ano, uma vez que não havia aplicação de penalidades em definitivo ao mesmo atuado nos 12 (doze) meses anteriores à data do fato gerador da infração, conforme se depreende do extrato de Lançamento SIGEC nº 2656989.

105. Quanto às circunstâncias agravantes, já fora fortemente rebatida a possibilidade de aplicação dos Incisos apontados em sede de Primeira Instância que levou em consideração os Incisos III e IV da Resolução ANAC nº 25, de 2008:

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

IV - exposição ao risco da integridade física das pessoas, pelos quais fixo a multa no patamar superior.

106. Assim, proponho fixar o valor da penalidade da multa no valor de R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais) no patamar mínimo.

#### CONCLUSÃO

Ante o exposto, conclui-se por **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO O VALOR** da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do Sr. Eric Rodrigo Baldim, conforme individualização no quadro abaixo

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Piloto Companhia	Data da Infração	Infração	Enquadramento	Sanção a ser aplicada em definitivo	Valor da multa aplicada
00058.012481/2018-78	666.059/18-2	005076/2016	ERIC RODRIGO BALDIM	06/12/2013	Utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos	Art. 302, inciso I, alínea "c" da Lei Nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica), combinado com o item 91.203 (a) (1) do RBHA 91.	<b>PROVIDO PARCIALMENTE O RECURSO, REDUZINDO O VALOR DA MULTA APLICADA EM DECISÃO DE PRIMEIRA INSTANCIA.</b>	R\$ 1.200,00

É o Parecer e Proposta de Decisão.  
Submeta ao crivo do decisor.

Eduardo Viana  
SIAPE - 1624783

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 19/03/2019, às 17:29, 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 **2656995** e o código CRC **CD5676A4**.