



PARECER N° 1395/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00068.002117/2015-38
INTERESSADO: JOÃO ALBERTO PIEDADE PUCCI

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: Não comunicação de ocorrência.

Enquadramento: alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 2.1 da NSCA (Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica) 3-7.

Data da Infração: 19/02/2014

Auto de infração: 000847/2015/SPO

Aeronave: PR-JHR

Crédito de multa: 661354173

Proponente: Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

INTRODUÇÃO

1. O Auto de Infração nº 000847/2015/SPO (fl. 01 do volume SEI nº 0156820) apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 639880 MARCAS DA AERONAVE: PR-JHR
DATA: 19/02/2014 HORA: 08:00 LOCAL: Novo progresso - PA -SNJP

Descrição da ocorrência: Não comunicação de ocorrência.

HISTÓRICO: FOI CONSTATADO ATRAVÉS DO BROA Nº 004/GGAP/2015, DE 09/01/2015, QUE ESTE OPERADOR DEIXOU DE COMUNICAR O DESAPARECIMENTO DA AERONAVE MARCAS PR-JHR, A QUAL DECOLOU EM 19/02/2014, ÀS 08:00 HS., DE NOVO PROGRESSO - PA, COM DESTINO A RONDONÓPOLIS - MT, ONDE NÃO CHEGOU. O PILOTO EM COMANDO TRATAVA-SE DO SR. DANIEL MARTINS ALVES (CANAC 119979), CONTRARIOU O PREVISTO NOS ÍTENS 4.2.1 E 4.2.6, DA NSCA 3-13/2014.

Capitulação: ART. 302, INCISO I, ALÍNEA "G" DO CBA. ÍTENS 4.2.1 E 4.2.6, DA ICA 3-13/2014.

2. No Relatório de Fiscalização nº 039/2015/GOAG-PA/SPO (fl. 02 do Volume SEI nº 0156820) é informado que:

Foi constatado através do BROA nº 004/GGAP/2015, de 09/01/2015, que em 19/02/2014, às 08:00 hs., a aeronave PT-JHR decolou de Novo Progresso — PA — SJNP, com destino à Telemaco Borba— PR, com previsão de pouso intermediário em Rondonópolis — MT, onde não chegou.

Piloto em comando Sr. Daniel Martins Alves, CANAC 119979.

A ocorrência não foi comunicada pelo proprietário e operador da aeronave, contriou o previsto nos itens 4.2.1 e 4.2.6, da NSCA 3-13/2014.

Enquadramento: Art. 302, Inciso I, Alínea "g", do CBA.

Em consulta ao movimento de aeronaves do SACI, foi constatado que em 03/05/2011, a aeronave PR-JHR foi operada pelo piloto Sr. Lucio Almeida Verlingue, CANAC 639880, nos trechos: SBLO/SSCP, SSCP/SICM e SICM/SBLO, estando a referida aeronave com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso pelo código 1 (acidente), no período de 02 a 31/05/2011.

Contrariou o previsto na Seção 91.203 (a) (I), do RBHA 91.

Enquadramento: Art. 302, Inciso I, Alínea "d", do CBA.

Anexos:

File do piloto e aeronave;

File do Piloto;

Cópia do BROA nº 04/GGAP/2014

Cópia do Movimento de aeronaves.

Cópia da Ficha de Fiscalização

(...)

3. Página do sistema SACI da ANAC, extraída em 27/03/2015, em que consta "JOAO ALBERTO PIEDADE PUCCI E OUTROS" como operador da aeronave de marcas PR-JHR (fl. 03 do Volume SEI nº 0156820), a situação de aeronavegabilidade é indicada como "C81", o que indica o cancelamento do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave pelos códigos 8 e 1. Tendo a suspensão automática relacionada com o código 8 ocorrido em 28/10/2014 e sendo a suspensão devido ao código 1 decorrente de irregularidade com data de 19/02/2014 cadastrada na tela de avarias do mesmo sistema.

4. Página do sistema SACI da ANAC, extraída em 31/03/2015, referente ao aeronavegante Daniel Martins Alves (fl. 04 do Volume SEI nº 0156820), em que consta a informação "FALECIDO".

5. Página 18 da norma NSCA 3-13/2014 (fl. 05 do Volume SEI nº 0156820) em que estão destacados os itens 4.2.1 e 4.2.6, tais itens tem o seguinte conteúdo:

NSCA 3-13/2014

4.2 NOTIFICAÇÃO DE OCORRÊNCIA AERONÁUTICA

4.2.1 Sempre que houver qualquer ocorrência aeronáutica, deverá ser feita uma notificação, por meio do preenchimento da Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência (FNCO), disponível na página eletrônica do CENIPA na Internet.

(...)

4.2.6 É responsabilidade do operador ou proprietário a notificação formal ao CENIPA, no caso de aeronaves operadas segundo o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 121 e 129 (RBAC 121 e 129), e demais aeronaves de registro estrangeiro. Para os demais casos, a notificação deverá ser feita ao SERIPA da respectiva região da ocorrência.

(...)

6. Constam páginas do processo 00065.004820/2015-19 (fls. 06/11 do Volume SEI nº 0156820), tais como capa do processo, solicitação de abertura de processo, Memorando nº 11/2015-GGAP que encaminha comunicação de acidente referente à aeronave PR-JHR e Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA nº 004/GGAP/2015. No referido BROA é informado:

BOLETIM DE REGISTRO DE OCORRÊNCIA COM AERONAVE - BROA

BROA N. 004/GGAP/2015 / DATA DE ELABORAÇÃO: 09 JANEIRO 2015

1. MATRÍCULA DA AERONAVE: PR-JHR

(...)

3. DATA/HORA DA OCORRÊNCIA: 19 FEV 2014 / 08:00H

4. CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA: ACIDENTE

5. TIPIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA: INDETERMINADA

6. LOCAL (MUNICÍPIO/ESTADO/ÁREA/COORDENADAS): ROTA NOVO PROGRESSO-PA / RONDONÓPOLIS-MT

(...)

8. PROPRIETÁRIO/OPERADOR: JOÃO ALBERTO PIEDADE PUCCI E OUTROS

(...)

10. DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA:

O PILOTO DECOLOU DE NOVO PROGRESSO-PA, COM DESTINO A TELÊMACO BORBA-PR, COM PREVISÃO DE POUSO INTERMEDIÁRIO EM RONDONÓPOLIS-MT, AONDE NÃO CHEGOU. QUANDO SAIU DE NOVO PROGRESSO, O TEMPO ESTAVA NUBLADO. ESTA SERIA A TERCEIRA VEZ QUE O PILOTO FARIA ESSA ROTA.

OBS.: 1 - A AERONAVE NÃO FOI LOCALIZADA DURANTE AS BUSCAS PELO 2º/10º GAV, PERMANECENDO DESAPARECIDA NA ROTA NOVO PROGRESSO/PA - RONDONÓPOLIS/MT.

2 - CONSIDERANDO QUE A MÍDIA ATRIBUIU POSSÍVEL ACIDENTE NO MT, OS PROTOCOLOS DE INVESTIGAÇÃO FORAM ATRIBUÍDOS AO SERIPA-6, ATÉ QUE A AERONAVE VENHA A SER LOCALIZADA E CONFIRME OU ALTERE O ATUAL CENÁRIO.

3 - A OCORRÊNCIA NÃO FOI COMUNICADA PELO PROPRIETÁRIO DA AERONAVE E/OU SERIPAS, NÃO SENDO REALIZADA UMA AÇÃO INICIAL;

4 - O CENIPA NÃO RECEBEU CÓPIAS DOS POSSÍVEIS SITREP EMITIDOS, SEJA INICIAL E/OU FINAL DESSA OCORRÊNCIA, TORNANDO-SE NECESSÁRIO BUSCAR INFORMAÇÕES PRODUZIDAS UNICAMENTE PELA MÍDIA JORNALÍSTICA;

5 - O SERIPA-6 DEVERÁ VERIFICAR A POSSÍVEL EMISSÃO DE SITREP E ANEXÁ-LOS AOS ELEMENTOS DE INVESTIGAÇÃO.

6 - OS SERIPAS 1 E/OU 6 NÃO EFETUARAM A COMUNICAÇÃO DA OCORRÊNCIA AO CENIPA;

7 - O 2º/10º GAV EFETUOU BUSCAS NA ÁREA, DANDO POR ENCERRADA EM 1º/03/2014;

8 - A FNCO FOI PREENCHIDA PELO CENIPA/SINV, POIS O REGISTRO DA OCORRÊNCIA NÃO PODE PERMANECER OMITIDO, AGUARDANDO POSSIBILIDADE DE LOCALIZAÇÃO DA AERONAVE;

9 - FORAM PRESUMIDAS: COORDENADAS DA OCORRÊNCIA; FATALIDADE;

10 - A PRESENTE NOTIFICAÇÃO ATENDE AOS PROTOCOLOS DO ANEXO 13 E NSCA 3-13.

11. DA TRIPULAÇÃO:

PILOTO: DANIEL MARTINS ALVES

CÓD. ANAC: 119979

12. DANOS:

12.1. À AERONAVE: SIM NÃO

(DESCRIÇÃO DO DANO): GRAVES - DANOS PRESUMIDOS DEVIDO A AERONAVE AINDA ESTAR DESAPARECIDA

(...)

13. LESÕES:

FATAIS

TRIPULANTES 01

(...)

20. COMUNICAÇÃO PELO PROPRIETÁRIO/OPERADOR: SIM NÃO

OBS.: VIDE OBS. 3

(...)

DEFESA

7. O Interessado foi devidamente notificado do AI nº 000847/2015/SPO em 02/04/2015, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 12 do Volume SEI nº 0156820).

8. O interessado apresentou defesa (fls. 16/17 do Volume SEI nº 0156831).

9. Em sua defesa alega que o desaparecimento da aeronave marcas PR-JHR, comandada por Daniel Martins Alves, em trecho de espaço aéreo nacional entre Novo Progresso/PR e Rondonópolis/MT ocorreu na data de 19/02/2014, tendo sido acionado o resgate aéreo e todos os outros órgãos da aeronáutica que se possa imaginar, tendo a própria aeronáutica coordenado os esforços de busca e salvamento do piloto e da aeronave.

10. Informa que desconhecia que a normativa invocada servia à presente situação, uma vez que a modernidade da tecnologia empregada pela Força Aérea é tal, que desconsiderou a hipótese de não haver intercomunicação ou mesmo unidade de informação entre os órgãos aeronáuticos. Acrescenta que não foi feita a comunicação, diante de fato plausível - qual seja, a unidade da operação realizada que interagiu todos os órgãos da aviação civil e militar por ocasião do desaparecimento do piloto e da aeronave.

11. Comunica que a esposa do piloto deslocou-se ao Pará para acompanhar os acontecimentos, ocasião a qual lhe foi assegurado que todas as providências seriam tomadas, como de fato informa que foram, tendo chegado pelo BROA 04/GGPA/2015 a competente constatação até essa autoridade. E que diante disso tranquilizou-se sobre os procedimentos administrativos a serem adotados, uma vez que o teatro de operação ocorreu a 3.000 km de distância de sua residência, tendo confiado no bom senso da força aérea no deslinde do caso, todo esmiuçado e de todo esforço promovido.

12. Afirma que não aceita o Auto de Infração a si endereçado, respondendo à autoridade que nunca atuou com omissão, justamente porque em todos os contatos mantidos com as autoridades aeronáuticas até então - relacionadas ao desaparecimento do avião - todas, sem exceção, afirmaram que as providências já haviam sido tomadas e adotadas. Acrescenta que a multa imposta é ilegal e injusta, devendo ser revogada, pois alega que a mesma decorre de preciosismo, diante do fato público e notório de que todas as providências administrativas, aeronáuticas, militares e de busca e salvamento foram adotadas linearmente, não sendo possível acreditar que haja apenamento pecuniário decorrente da "falta de comunicação de ocorrência", qual seja, o próprio desaparecimento aéreo, estampado na mídia nacional inteira, assunto do CINDACTA Amazônico inteiro e motivo de estrondosa mobilização da Força Aérea.

13. Dispõe que o manutenção da infração, como se encontra, caso não revogada, ensejará não só a imediata adoção dos meios judiciais cabíveis - caso aplicada, como o levantamento de seus motivos e fundamentos junto ao Ministério da Aeronáutica, à Justiça Federal e mesmo à discussão pública do tema, a responsabilizar a autoria da emissão do documento em defesa.

CONVALIDAÇÃO

14. O setor de primeira instância, em 09/10/2015, convalidou o AI nº 000847/2015/SPO (fl. 20 do Volume SEI nº 0156831) para passar a constar a capitulação prevista no Artigo 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565/86 - CBA, com interpretação sistemática ao disposto nos itens 4.2.1 e 4.2.6 da NSCA 3-13/2014.

15. Notificação de Convalidação nº 902/2015/ACPI/SPO/RJ (fls. 21/21v do Volume SEI nº 0156831) que informa a alteração de enquadramento do AI nº 000847/2015/SPO.

DEFESA APÓS CONVALIDAÇÃO

16. O interessado foi notificado a respeito da convalidação em 30/10/2015, conforme demonstrado em AR (fl. 22 do Volume SEI nº 0156831).

17. Após ser notificado da convalidação o interessado apresentou defesa (fls. 23/24 do Volume SEI nº 0156831), que foi recebida em 30/11/2015, na qual reiterou os argumentos da defesa prévia.

18. Consta envelope de encaminhamento de defesa (fl. 25 do Volume SEI nº 0156831).

CONVALIDAÇÃO

19. O setor de primeira instância, em 22/06/2017, convalidou o AI nº 000847/2015/SPO (SEI nº 0582675) para a capitulação prevista no artigo 302, inciso II, alínea “g”, do CBA c/c a seção 2.1 da NSCA 3-7.

20. Notificação de Convalidação nº 39(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC (SEI nº 0582811) que informa que o AI nº 000847/2015/SPO foi convalidado com a alteração na capitulação da infração para o previsto no Artigo 302, inciso II, alínea "n", da Lei 7.565/86 - CBA, com interpretação sistemática ao disposto na seção 2.1 da NSCA 3-7.

21. O interessado foi notificado acerca da convalidação do AI nº 000847/2015/SPO em 05/07/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 0877617).

22. Foi certificado em Despacho (SEI nº 0908840), de 08/08/2017, que o interessado apesar de ter tomado ciência da Convalidação do Auto de Infração nº 000847/2015/SPO, com data de ciência em 05/07/2017, de acordo com Aviso de Recebimento dos Correios, não apresentou defesa no prazo de 05 (cinco) dias.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

23. O setor competente de primeira instância, em decisão motivada de 25/09/2017 (SEI nº 0908845 e SEI nº 0941934) considerou que restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 302, inciso II, alínea “n” do Código Brasileiro de Aeronáutica. Aplicou a multa no patamar mínimo, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), com espeque no Anexo I, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

RECURSO

24. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 16/10/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1278194), tendo apresentado recurso (SEI nº 1217676), que foi recebido em 31/10/2017.

25. No recurso alega que a decisão combatida segue critério exclusivamente burocrático, sem qualquer apego à realidade dos fatos, sua imensa gravidade e lamentabilidade, entendendo o recorrente ser a decisão mero preciosismo formal, a criar ambiente exclusivamente arrecadatário. Argumenta que não deu causa ao acidente aéreo, não é o responsável pelo mesmo nem muito menos concorreu para que tivesse ocorrido. Acrescenta que também não cometeu infração alguma, pois nada tem a ver com o piloto acidentado, sendo seu conhecido - tão somente, e sobre o mesmo não exercendo qualquer ascendência, autoridade ou familiaridade.

26. Informa que o piloto em questão se tratava de Daniel Martins Alves, e considera que aos seus familiares recaia a responsabilidade sobre eventual necessidade de informação do acidente às autoridades aeronáuticas e não a João Alberto Piedade Pucci, que informa que nada tem a ver com a situação do acidente, não se encontrava presente ao ato acidentário, não participou de qualquer busca ou salvamento, não foi instado a esclarecer qualquer coisa, isso por qualquer autoridade aeronáutica ou em tempo algum a alguém, e portanto afirma que há nítida e evidente ilegitimidade passiva em figurar o recorrente no polo passivo da questão em voga.

27. Confiando no bom senso do órgão de apreciação do recurso, requer que seja o presente recurso conhecido e provido, para a finalidade de reconhecer-se a inexistência da infração em comento, ou alternativamente para cancelar ou mesmo suspender a multa sugerida e combatida e mesmo para declarar-se a ilegitimidade passiva do recorrente, conforme a argumentação lançada.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

28. Consta Termo de Decurso de Prazo (fl. 13 do Volume SEI nº 0156820) com data de 28/05/2015 que certifica que o Sr. João Alberto Piedade Pucci, apesar de ter tomado ciência da infração que lhe foi imputada, conforme Aviso de Recebimento, não apresentou defesa no prazo de 35 dias.
29. Despacho nº 340/2015/GOAG-PA/SPO (fl. 14 do Volume SEI nº 0156820) de encaminhamento do processo.
30. Memorando nº 13/2015/GTAS/SAR (fl. 15 do Volume SEI nº 0156831) que envia a defesa do interessado.
31. AI nº 000847/2015/SPO (fl. 18 do Volume SEI nº 0156831).
32. Termo de desentranhamento (fl. 19 do Volume SEI nº 0156831).
33. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0156851).
34. Pesquisa de entidade (SEI nº 0399776).
35. Extrato do sistema dos Correios para rastreamento de objeto (SEI nº 0820246 e SEI nº 0843828).
36. Pesquisa de entidade no SIGEC (SEI nº 0907575).
37. Página do sistema SACI da ANAC referente à aeronave PP-JHR (SEI nº 1118249).
38. Extrato do SIGEC (SEI nº 1118255).
39. Notificação de Decisão (SEI nº 1118264).
40. Despacho de encaminhamento de processo administrativo (SEI nº 1231438).
41. Certidão que atesta a tempestividade do recurso (SEI nº 1473470).

42. É o relatório.

DILIGÊNCIA

43. Analisando o que foi descrito no AI nº 00847/2015/SPO vê-se que a conduta refere-se ao fato do operador ter deixado de comunicar o desaparecimento da aeronave PT-JHR.
44. Inicialmente, no AI o fato foi capitulado na alínea "g" do inciso I do art. 302 do CBA c/c itens 4.2.1 e 4.2.6 da NSCA 3-13/2014. Posteriormente, o enquadramento foi convalidado, sendo alterado para o previsto na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c itens 4.2.1 e 4.2.6 da NSCA 3-13/2014. Na sequência, o AI foi mais uma vez convalidado, sendo o enquadramento alterado para o previsto na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 2.1 da NSCA 3-7.
45. Verifica-se, assim, que o enquadramento foi efetuado de acordo com o previsto em Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA). Desta forma, cabe questionar se a fiscalização do cumprimento do estabelecido em tal normativo é de responsabilidade da ANAC. Neste sentido, cumpre observar trechos do que é estabelecido no CBA a respeito do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, conforme apresentado a seguir.

Lei nº 7.565/1986 (CBA)

(...)

TÍTULO III

Da Infra-Estrutura Aeronáutica

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 25. Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto de órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, para promover-lhe a segurança, regularidade e eficiência, compreendendo:

(...)

V - o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (artigos 86 a 93);

(...)

CAPÍTULO VI

Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

Seção I

Da Investigação Sipaer

Art. 86. Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes Aeronáuticos.

§ 1º [\(Vetado\).](#)

§ 2º A investigação de quaisquer outros acidentes relacionados com a infra-estrutura aeronáutica, desde que não envolva aeronaves, não está abrangida nas atribuições próprias da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos.

§ 3º [\(Vetado\).](#)

§ 4º [\(Vetado\).](#)

§ 5º [\(Vetado\).](#)

§ 6º [\(Vetado\).](#)

Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infra-estrutura aeronáutica no território brasileiro.

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.

Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento do fato ou nele intervier, comunica-lo-á imediatamente, sob pena de responsabilidade por negligência, à autoridade aeronáutica mais próxima do acidente.

(...)

46. Observa-se que no CBA é estabelecido o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. A este respeito, destaca-se também o que estabelece a Lei nº 11.182/2005, Lei de criação da ANAC, conforme apresentado a seguir:

Lei nº 11.182/2005

(...)

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

II – representar o País junto aos organismos internacionais de aviação civil, exceto nos assuntos relativos ao sistema de controle do espaço aéreo e ao sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

(...)

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção,

com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de vôo;

(...)

XXI – regular e fiscalizar a infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, com exceção das atividades e procedimentos relacionados com o sistema de controle do espaço aéreo e com o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

(...)

XXXIV – integrar o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER;

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

(...)

XLIII – decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência;

(...)

47. Verifica-se que, pela Lei de criação da ANAC, é competência da ANAC integrar o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, além de reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções cabíveis. Contudo, tendo em conta o disposto no inciso XLIII do art. 8º da Lei nº 11.182/2005 de que compete à ANAC decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência, pode-se questionar se cabe à ANAC decidir sobre processo que trata do descumprimento de norma que não é de competência da mesma.

48. Assim, no caso em questão, em que pese a previsão estabelecida no inciso XXXIV do art. 8º da Lei nº 11.182/2005, de que compete à ANAC integrar o SIPAER, deve ser analisado se é incumbência da ANAC decidir sobre processo que trata do descumprimento de Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA).

49. Tendo em conta que no art. 88 do CBA é previsto que 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, também deve ser avaliado se a fiscalização deste dispositivo é de competência da ANAC.

50. Caso seja entendido que cabe à ANAC a fiscalização da conduta descrita no AI nº 000847/2015/SPO, no caso concreto, deve ser analisado ainda se em caso de desaparecimento de aeronave é aplicável o cumprimento do previsto nas Normas do Sistema do Comando da Aeronáutica que se referem à necessidade de notificação de ocorrências aeronáuticas.

51. Desta forma, entende-se necessário que o setor responsável por tratar dos assuntos que tem interface da ANAC com o órgão responsável pela investigação de acidentes aeronáuticos no Brasil seja consultado para que seja avaliado se o julgamento da conduta descrita no AI nº 000847/2015/SPO cabe à ANAC. Assim, segue o disposto no inciso VIII do art. 28 da Resolução ANAC nº 381/2016, alterada pela Resolução nº 502/2019, a respeito da Assessoria de Segurança Operacional.

RESOLUÇÃO Nº 381, DE 14 DE JUNHO DE 2016.

Altera o Regimento Interno da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

(...)

Seção IX

Da Assessoria de Segurança Operacional

(Redação dada pela Resolução nº 502, de 30.01.2019)

Art. 28. À Assessoria de Segurança Operacional compete: (Redação dada pela Resolução nº 502, de 30.01.2019)

(...)

VIII - tratar dos assuntos afetos à interface da ANAC com o órgão responsável pela investigação de acidentes aeronáuticos no Brasil; (Incluído pela Resolução nº 502, de 30.01.2019)

(...)

52. Assim, diante da incerteza dos fatos e buscando obter a justiça na decisão administrativa, e buscando preservar os direitos do interessado, no que tange à preservação dos princípios da ampla defesa e do contraditório, sugiro converter o presente processo em diligência, para que possa ser

solicitado à Assessoria de Segurança Operacional - ASSOP - que os seguintes quesitos sejam respondidos:

1. Compete à ANAC fiscalizar o cumprimento de Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA), em situações em que não há previsão correspondente na legislação da ANAC?
2. Compete à ANAC decidir sobre Processo Administrativo Sancionador que trata do descumprimento de Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA)?
3. A fiscalização do cumprimento do previsto no art 88 do CBA é de competência da ANAC?
4. Caso seja considerado que é de competência da ANAC a fiscalização e decisão a respeito da conduta descrita no AI nº 000847/2015/SPO, no caso concreto, que trata de desaparecimento da aeronave, também se aplicam as Normas do Sistema do Comando da Aeronáutica que estabelecem a necessidade de notificação de ocorrências aeronáuticas?

CONCLUSÃO

53. Diante do exposto, sugiro **CONVERTER EM DILIGÊNCIA** o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, para que sejam encaminhados à Assessoria de Segurança Operacional - ASSOP, de forma que sejam analisados os documentos acostados ao processo e demais documentos mencionados nesta diligência, bem como para sejam prestadas as informações solicitadas e pertinentes, devendo retornar, com urgência, no menor prazo de tempo possível, para análise e futura decisão.

54. Importante, ainda, observar o caput do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

55. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

56. **Submete-se ao crivo do decisor.**

**DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL
SIAPE 1650801**



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 21/11/2019, às 13:41, 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 **3741395** e o código CRC **441BE493**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1558/2019

PROCESSO Nº 00068.002117/2015-38
INTERESSADO: João Alberto Piedade Pucci

Brasília, 21 de novembro de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por João Alberto Piedade Pucci, CPF 02641232987, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 25/09/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 000847/2015/SPO, pela prática de não comunicação de ocorrência. A infração foi capitulada, após convalidação, na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 2.1 da NSCA (Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica) 3-7

2. 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 1395/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3741395], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, 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 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- CONVERTER EM DILIGÊNCIA o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, para que sejam encaminhados à Assessoria de Segurança Operacional - ASSOP, de forma que sejam analisados os documentos acostados ao processo e demais documentos mencionados nesta diligência, bem como que os seguintes quesitos sejam respondidos:

1. Compete à ANAC fiscalizar o cumprimento de Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA), em situações em que não há previsão correspondente na legislação da ANAC?
2. Compete à ANAC decidir sobre Processo Administrativo Sancionador que trata do descumprimento de Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica (NSCA)?
3. A fiscalização do cumprimento do previsto no art 88 do CBA é de competência da ANAC?
4. Caso seja considerado que é de competência da ANAC a fiscalização e decisão a respeito da conduta descrita no AI nº 000847/2015/SPO, no caso concreto, que trata de desaparecimento da aeronave, também se aplicam as Normas do Sistema do Comando da Aeronáutica que estabelecem a necessidade de notificação de ocorrências aeronáuticas?

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-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, Presidente de Turma**, em 24/11/2019, às 22:35, 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 **3750092** e o código CRC **5562A77C**.

Referência: Processo nº 00068.002117/2015-38

SEI nº 3750092