

PARECER Nº 1483/2019/JULG ASJIN/ASJIN
 PROCESSO Nº 00058.519806/2017-68
 INTERESSADO: JOSÉ ADOLFO MARIANO DE REZENDE

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre recurso interposto contra Decisão de 1ª Instância que multou o aeronauta em epígrafe por *Permitir operação de aeronave de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros*.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI) (SEI 0794028)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI (SEI 0794306)	Decisão de Primeira Instância - DC1 (SEI 1459488)	Notificação da DC1 (SEI 1605257)	Protocolo/postagem do Recurso (SEI 1572924)	Aferição de Tempestividade (SEI 2340669)	Prescrição Intercorrente
00058.519806/2017-68	662949180	000374/2017	PT-CFE categoria TPP (Serviço Aéreo Privado)	29/05/2016	20/02/2017	09/03/2017	26/01/2018	25/02/2018	26/02/2018	18/10/2018	25/02/2021

Enquadramento: artigo 299, inciso II, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) Item 91.13 do RBHA 91.

Infração: *Permitir operação de aeronave de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros.*

Proponente: Isaías de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 0644/DIRP/2016.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso administrativo interposto por **JOSE ADOLFO MARIANO DE REZENDE**, doravante INTERESSADO. O quadro acima individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. O Auto de Infração descreve a conduta e as circunstâncias de sua constatação:

No dia 29 de maio de 2016, a aeronave PT-CFE registrada na categoria TPP (Serviços Aéreos Privados), que se acidentou, realizava voos rasantes no município de Corumbá (GO). A aeronave PT-CFE não poderia ter efetuado a manobra rasante, configurando-se infração capitulada no artigo 299, inciso II, do Código Brasileiro de Aeronáutica CBA c/c com parágrafo 91.13 do RBHA 91.

HISTÓRICO

3. **Relatório de Fiscalização** - (SEI 0794207) A fiscalização relata que: *"Chegou ao conhecimento dessa Gerência de Operações da ANAC, por meio de sites de jornalismo, o acidente ocorrido com a aeronave PT-CFE, próximo à rodovia GO-139 em Corumbá-GO. Constam nas reportagens (anexas) que a aeronave estava oferecendo voos panorâmicos em Corumbá/GO e, que a mesma estaria realizando voos rasantes na região. "* Que referido acidente ocasionou a morte do piloto, Israel Gomes, e de outros três passageiros. Que, *"em consulta ao Sistema de Aviação Civil (SACI) foi verificado que a aeronave tem como proprietário e operador o Sr. JOSE ADOLFO MARIANO DE REZENDE, CPF XXX.XXX.XXX-20"*, e está registrada na categoria TPP (Serviços Aéreos Privados).

4. Segue anexo ao relatório: Notícias veiculadas em sites jornalísticos sobre o ocorrido (SEI 0794207 fls. 4/13 e 16/19); bem como anúncios em redes sociais de "voos panorâmicos", com preço sendo cobrado (SEI 0794207 fls. 14 e 15). Ainda em anexo, página do Sistema Integrado de Informação da Aviação Civil - SACI (SEI 0794207 fls. 20/22).

5. Também consta nos autos, vídeos (SEI 0794232) e (SEI 0794243) com o acidente.

6. Dessa forma, a fiscalização concluiu que:

I - A aeronave PT-CFE não poderia ter efetuado referidas manobras rasantes. Tal conduta gerou a lavratura do Auto de Infração nº 000374/2017, em que se apura, no presente processo (NUP 00058.519806/2017-68), infração ao disposto no artigo 299, inciso II, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Item 91.13 do RBHA 91 e;

II - A aeronave PT-CFE, registrada na categoria TPP (serviços aéreos privados) não poderia estar realizando voos remunerados de passageiros, haja vista, não ser homologada para tanto. Tal conduta gerou a lavratura do Auto de Infração nº 000374/2017, apurado no processo NUP 00058.058070/2016-67, em que se investiga infração ao disposto no art. 302, inciso I, alínea 'f' da Lei nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer), de 19/12/1986 c/c art. 180 também da Lei nº 7.565/86.

7. **Defesa Prévia** - Regularmente notificado acerca da lavratura do AI em 09/03/2017, como faz prova o Aviso de Recebimento - AR (SEI 0794306), protocolou defesa prévia (SEI 0571308), tempestiva, em 04/04/2017.

8. Em seguida, a Gerência Técnica de Análise de Autos de Infração da Superintendência de Ação Fiscal - GTAA/SFI encaminhou os autos ao setor competente, qual seja, a Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), para prolação de Decisão em Primeira Instância (SEI 1037055).

9. **Decisão de 1ª Instância - DC1:** Em 26/01/2018, a Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades da SPO decidiu (SEI 1459488), com base nos argumentos contidos na Análise de Primeira Instância (SEI 1457867), pela aplicação de sanção no patamar mínimo, considerando a existência da circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008 (a inexistência de aplicação de penalidades no último ano) e a ausência de circunstâncias agravantes, sendo arbitrado multa no valor de R\$ 2.000,00 (Dois mil reais) pela infração ao disposto no artigo 299, inciso II, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Item 91.13 do RBHA 91, que consistiu em *Permitir operação de aeronave de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros*.

10. **Recurso 2ª Instância** - Após a ciência da DC1 por meio da notificação, com respectivo AR acostado aos autos (SEI 1605257) em 25/02/2018, o interessado apresentou recurso em 26/02/2018 (SEI 1572924).

11. **Aferição de Tempestividade do Recurso** - Em Despacho ASJIN (SEI 2340669), datada de 18/10/2018, a Secretaria da Assessoria de Julgamento de Autos de Infração de 2ª Instância - ASJIN certificou a tempestividade do Recurso.

12. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 23/01/2019.

13. **É o relato.**

PRELIMINARES

14. **Falta de competência do agente:** Preliminarmente, a recorrente alega que o art. 31 do Regimento Interno da ANAC dispõe que compete às Superintendências a atuação, que se traduziria na lavratura do auto de infração. Argumenta que fiscalizar é ato distinto de autuar, e que caberia à Superintendência a competência para autuar. Finaliza, apontando que não há ato de delegação específica para o agente que lavrou o auto de infração. Não merece prosperar as alegações.

15. Sobre o tema, nota-se que o art. 102 da Resolução nº 01 da ANAC, com nova redação dada pelo art. 7º da Resolução nº 06 de 15/01/2007, se refere aos atos administrativos ordinários (gerais), de competência da Diretoria, dos Superintendentes, dos Gerentes-Gerais, dos Gerentes-Regionais e *das demais autoridades da ANAC*, desde que dentro de suas respectivas atribuições.

16. Quanto à emissão do Auto de Infração verifica-se através da legislação, em especial a Instrução Normativa n.º 101/2016, da ANAC, que:

Art. 2º A realização das atividades de fiscalização é inerente aos Especialistas em Regulação de Aviação Civil e Técnico em Regulação de Aviação Civil, aos ocupantes de cargos comissionados e aos servidores do Quadro de Pessoal Específico desta Agência, que tenham atribuição relacionada ao poder de polícia.

Parágrafo único. Os servidores não enquadrados no caput poderão compor equipes para execução de atividades acessórias à fiscalização.

(...)

Art. 6º Cabe às unidades organizacionais responsáveis por atividades de fiscalização definir os Programas de Capacitação Específicos dos servidores aptos a realizar as atividades de fiscalização, a fim de que possa ser comprovada, sempre que necessário, a proficiência na realização das atividades para as quais foram designadas.

17. Já o CBAer, em seu artigo 197, estabelece o seguinte:

Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.

18. Importante notar, ainda, que a Resolução ANAC n.º 25/2008 (em vigor na época), que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, apresenta, em seus artigos 2º e 5º, a seguinte redação:

Resolução ANAC n.º 25/2008

Art. 2º O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao devido processo legal.

(...)

Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.

(...)

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

(...)

V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;

19. Ainda nesse diapasão cumpre dizer que o Auto de Infração foi lavrado por servidor dessa Agência de Regulação, Técnico em Regulação de Aviação Civil (verificável no Diário Oficial da União n.º 172, de 06/09/2016), conforme previsto na Instrução Normativa n.º 101, de 14 de junho de 2016.

20. Também cumpre mencionar o inciso III do §2º do artigo 1º da Lei n.º 9.784/99, na medida em que, o fiscal de aviação civil, ao exercer a sua atividade fiscalizatória, representa a autoridade de aviação civil naquele momento, com o poder de decisão, sim, de aplicar ou não as providências administrativas previstas, em conformidade com a lei, a norma e a situação fática.

21. Assim, afasta-se a alegação do Interessado quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento da legislação pertinente, na medida em que restou comprovado que o servidor, que lavrou o referido auto de infração, possui a competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

22. **Ilegitimidade do Recorrente:** Em seguida, o interessado aduz que o fato que motivou a lavratura do auto de infração é de responsabilidade do comandante da aeronave de acordo com o que preceitua o art. 166 o CBA, razão pela qual não caberia imputação ao recorrente que não pilotava a aeronave no momento do acidente. Também não merece prosperar tais alegações. Há que se observar que tal argumento já foi devidamente enfrentado pelo decisor de primeira instância, motivo pelo qual endosso tais alegações, com fundamento do §1º, do art. 50 da Lei n.º 9.784/99, a saber:

Com relação à alegação de que, pelo artigo 166 do CBAer imputa apenas ao Comandante da aeronave a responsabilidade pela operação segura da mesma, deve-se observar também o previsto nos artigos 123, 165 e 297 do Código Brasileiro de Aeronáutica:

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

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

(...)

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.

(...)

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.

Desta forma, temos que a ação realizada por tripulante do operador em desacordo com a legislação, cometida durante a realização de voo em aeronave do operador, apenas pode ter sido realizada, uma vez que foi permitido ao tripulante fazer uso da aeronave, quando designado para desempenhar tal função, não eximindo o Atuado da utilização da aeronave de forma negligente ou em desacordo com sua categoria de registro.

23. Ademais, por se tratar de aeronave registrada na categoria TPP, o proprietário é considerado o operador da aeronave, tendo em vista que este, em tese, era o único que teria autorização para operar a aeronave:

Lei 7.565/86 - CBA

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

(...)

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados; (...)(Grifos Meus)

24. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso a 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

25. **Da materialidade infracional** - O aeronauta em epígrafe foi atuado por *Permitir operação de aeronave de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros*, tendo sido enquadrado no artigo 299, inciso II, da Lei n.º 7.565, de 19/12/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) Item 91.13 do RBHA 91:

CBAer

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

(...)

II - execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes;

Item 91.13 do RBHA 91

91.13 - OPERAÇÃO DESCUIDADA OU NEGLIGENTE

(a) Operação de aeronave com o propósito de voar. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas ou propriedades de terceiros.

(b) Operação de aeronave com outros propósitos que não voar. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, mesmo não sendo com o propósito de voar, em qualquer parte da superfície de um aeródromo público ou privado (inclusive em áreas de embarque e desembarque de pessoas e cargas), de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros.

26. Da análise dos dispositivos acima, infere-se que as operações de voo devem ser pautadas na diligência e cuidado, em que a execução da atividade de forma imprudente, comprometendo a segurança pública ou violando as normas da aviação civil constitui em infração ao CBAer. Como

demonstrado preliminarmente neste Parecer, considera-se que o proprietário era o efetivo responsável pelo voo, haja vista a natureza privada da aeronave PT-CFE.

27. Ressalto que os autos encontram-se devidamente instruídos, com amplo relato da fiscalização (SEI 0794207), notícias veiculadas aos autos, demonstrando os fatos, e vídeos sobre o ocorrido (SEI 0794232) e (SEI 0794243).

28. Considerando que o recorrente não apresentou qualquer argumento de mérito que deva ser analisado, ou que seja capaz de ilidir o descrito pela fiscalização, conclui-se pela materialidade infracional, constatando-se que o Sr. José Adolfo Mariano de Rezende infringiu o disposto no artigo 299, inciso II, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) Item 91.13 do RBHA 91, no momento em que permitiu operação de aeronave de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros.

29. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO** - Por todo o exposto neste Parecer e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no artigo 299, inciso II, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) Item 91.13 do RBHA 91.

30. A Instrução Normativa ANAC nº 08, de 2008, norma vigente à época dos fatos, em seu art. 57, estabeleceu que a sanção de multa será expressa em moeda corrente, e calculada a partir do valor intermediário, de acordo com os valores constantes das tabelas aprovadas em anexo à Resolução ANAC nº 25, também de 2008, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica.

31. Frise-se que, para a infração em comento, praticada por pessoa jurídica, a Res. ANAC nº 25, 2008, norma vigente à época dos fatos, prevê os valores de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) no patamar mínimo; R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) no patamar intermediário; e R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) no patamar máximo.

32. Na análise das circunstâncias atenuantes, após consulta ao Sistema de Gestão de Créditos desta Agência (SIGEC), nota-se presente a prevista no inciso III, do § 1º, do art. 22 da Res. ANAC nº 25/2008 (a inexistência de aplicação de penalidades no último ano). Deve portanto, incidir sobre o caso (SEI 3881986).

33. Não se verificam quaisquer das demais circunstâncias atenuantes previstas nos incisos I e II do § 1º, do art. 22 da Res. ANAC nº 25, de 2008, ou agravantes, previstas no § 2º do art. 22 do mesmo diploma normativo.

34. Observada a existência de 1 (uma) circunstância atenuante, prevista no inciso III, do § 1º, do art. 22 da Res. ANAC nº 25/2008 e a nenhuma circunstâncias agravantes, proponho que o valor da sanção seja fixado no patamar mínimo, isto é, R\$ 2.000,00 (dois mil reais) pela infração disposta no artigo 299, inciso II, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) Item 91.13 do RBHA 91, com conduta apontada no AI: *Permitir operação de aeronave de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros.*

35. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado no processo, **entendo que deve ser mantido o valor da multa no patamar mínimo de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).**

CONCLUSÃO

36. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, mantendo o valor da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)** conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00058.519806/2017-68	662949180	000374/2017	PT-CFE categoria TPP (Serviço Aéreo Privado)	29/05/2016	<i>Permitir operação de aeronave de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros.</i>	artigo 299, inciso II, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) Item 91.13 do RBHA 91.	R\$ 2.000,00 (dois mil reais)

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

38. **Submete-se à apreciação do decisor.**

ISAIAS DE BRITO NETO
SIAPE 1291577

ASSISTÊNCIA E PESQUISA
Marcus Vinicius Barbosa Siqueira
Estagiário - SIAPE 3052464



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 31/12/2019, às 11:35, 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 **3834715** e o código CRC **DE13A417**.

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1629/2019

PROCESSO Nº 00058.519806/2017-68
INTERESSADO: José Adolfo Mariano de Rezende

1. Recurso conhecido e recebido sem efeito suspensivo (§1º, do art. 38 da Res. ANAC nº 472/2018).
2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
3. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 3834715). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
4. A materialidade infracional restou bem configurada ao logo de todo o certame, tendo sido as razões de defesa insuficientes para afastá-la. À luz do art. 36 da Lei 9.784/1999, falhou a interessada em trazer provas cabais e suficientes para afastar a ocorrência da infração.
5. Dosimetria adequada para o caso.
6. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.059, de 30 de setembro de 2019 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018 e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de JOSE ADOLFO MARIANO DE REZENDE, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO EM 2ª INSTÂNCIA
00058.519806/2017-68	662949180	000374/2017	PT-CFE categoria TPP (Serviço Aéreo Privado)	29/05/2016	Permitir operação de aeronave de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros.	artigo 299, inciso II, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) Item 91.13 do RBHA 91.	R\$ 2.000,00 (dois mil reais)

7. À Secretaria.
8. Notifique-se. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS
SIAPE 1629380
Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 02/01/2020, às 13:54, 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 **3835969** e o código CRC **A0A490D0**.

Referência: Processo nº 00058.519806/2017-68

SEI nº 3835969