



PARECER Nº 455/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00058.521320/2017-90
INTERESSADO: OSVALDO MENDONÇA LOURES FERREIRA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AI: 001500/2017 **Data da Lavratura:** 13/10/2017

Crédito de Multa nº: 669179200

Infração: *utilizar ou empregar aeronave interdita sem prévia autorização da autoridade de aviação civil*

Enquadramento: alínea "d" do inciso I do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/1986)

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto por OSVALDO MENDONÇA LOURES FERREIRA em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração nº 001500/2017 (SEI 0835497 e SEI 1250731), que capitulou as condutas do interessado na alínea "d" do inciso I do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/1986), descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: Utilizar ou empregar aeronave interdita sem prévia autorização da autoridade de aviação civil.

HISTÓRICO:

No dia 11/06/2016, por volta das 23:55, a aeronave PR-OFG foi interdita, o piloto LUCAS MACHADO SOARES CANAC 177267 recebeu e assinou o Auto de Interdição nº 07//2016/GEOP e foi orientado a levar a aeronave para o hangar do Operador ao nascer do sol.

No entanto, na planilha de controle de pousos e decolagens do Heliponto Flamboyant (SIKL) constam 12 registros de decolagens da aeronave PR-OFG, com o os pilotos CANAC 146753 e 138397, entre os horários de 10:55 e 13:13 no dia 12/06/2016.

Nesse sentido, ao permitir que a aeronave PR-OFG, interdita, continuasse a ser utilizada, o Operador descumpriu o disposto na alínea "d", inciso I do artigo 302 do CBA.

CAPITULAÇÃO:

Alínea d do inciso I do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986

DADOS COMPLEMENTARES:

Marcas da Aeronave: PROFG

Data da Ocorrência: 12/06/2016 - Hora da Ocorrência: 10:55 - Aeródromo: SIKL

Data da Ocorrência: 12/06/2016 - Hora da Ocorrência: 10:58 - Aeródromo: SIKL

Data da Ocorrência: 12/06/2016 - Hora da Ocorrência: 11:03 - Aeródromo: SIKL

Data da Ocorrência: 12/06/2016 - Hora da Ocorrência: 11:07 - Aeródromo: SIKL

Data da Ocorrência: 12/06/2016 - Hora da Ocorrência: 11:11 - Aeródromo: SIKL

Data da Ocorrência: 12/06/2016 - Hora da Ocorrência: 11:15 - Aeródromo: SIKL

Data da Ocorrência: 12/06/2016 - Hora da Ocorrência: 11:40 - Aeródromo: SIKL

Data da Ocorrência: 12/06/2016 - Hora da Ocorrência: 11:52 - Aeródromo: SIKL

Data da Ocorrência: 12/06/2016 - Hora da Ocorrência: 12:04 - Aeródromo: SIKL

Data da Ocorrência: 12/06/2016 - Hora da Ocorrência: 12:19 - Aeródromo: SIKL

Data da Ocorrência: 12/06/2016 - Hora da Ocorrência: 12:32 - Aeródromo: SIKL

Data da Ocorrência: 12/06/2016 - Hora da Ocorrência: 13:13 - Aeródromo: SIKL

2. Consta no processo o Relatório de Fiscalização nº 121/GTFI/GEOP/SFI/2017 (SEI 1139086), que descreve as circunstâncias nas quais as irregularidades foram constatadas. Como anexo ao relatório são apresentados os seguintes documentos:

2.1. cópia do Auto de Interdição/Detenção emitido para a aeronave PR-OFG, datado de 11/06/2016 - SEI 1151701;

2.2. cópia de informações cadastrais do aeronavegante Lucas Machado Soares, registradas no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil - SACI - SEI 1151720;

2.3. cópia de informações cadastrais da aeronave PR-OFF, registradas no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil - SACI - SEI 1151725;

2.4. cópia do Ofício nº 90/2016/GEOP/GGAF, que requer ao proprietário do Heliponto Flamboyant (SIKL) cópia dos registros de movimentos de aeronaves entre os dias 10 e 30 de junho de 2016 na localidade - SEI 1151946;

2.5. cópia de resposta ao Ofício nº 90/2016/GEOP/GGAF, encaminhada pelo proprietário do Heliponto Flamboyant (SIKL), onde constam registros de operações realizadas no heliponto e cópia do Aviso de Recebimento relativo ao recebimento do citado Ofício - SEI 1151953

2.6. cópia de resposta do operador ao Auto de Interdição/Detenção nº 07/2016/GEOP, acompanhada de foto de extintor, da página nº 12 do Diário de Bordo nº 002/PR-OFG/2016, da aeronave PR-OFG e cópia da Licença de Estação da aeronave - SEI 1152425;

2.7. cópia de informações cadastrais do aeronavegante Osvaldo Mendonça Loures Ferreira, operador da aeronave PR-OFG, registradas no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil - SACI - SEI 1152442;

3. Frustrada a primeira tentativa de notificação do interessado acerca da lavratura do Auto de Infração (SEI 1341262), em 26/12/2017 o mesmo foi notificado (SEI 1418488).

4. Em 18/01/2018, lavrada Certidão GTFI 1439691, que atesta o não recebimento de defesa até a data de 18/01/2018.

5. Em 22/01/2018, lavrado Despacho GTFI 1439791, que determina o encaminhamento dos autos à primeira instância para decisão.

6. Em 24/01/2018, o autuado protocola sua defesa nesta Agência (SEI 1458810). No documento, dispõe que não foi comunicado pelo piloto, ou qualquer outra pessoa, de que a aeronave PR-OFG estaria interditada a partir de 11/06/2016.

7. Em 30/11/2019, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decide pela aplicação, reconhecendo a incidência de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, de doze multas no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), totalizando o valor de R\$ 14.400,00 (quatorze mil e quatrocentos reais) - SEI 3432851.

8. Adicionado ao processo extrato da multa aplicada, registrada no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC - SEI 3898246.

9. Em 10/01/2020, com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão, lavrado Ofício nº 122/2020/ASJIN-ANAC (SEI 3906123), o qual foi devolvido ao remetente (SEI 3975598).
10. Anexado ao processo cópia de informações cadastrais do aeronavegante Osvaldo Mendonça Loures Ferreira, operador da aeronave PR-OFG, registradas no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil - SACI - SEI 3978496;
11. Em 03/02/2020, lavrado Despacho ASJIN 3978499, que determina que se proceda nova tentativa de notificação do interessado.
12. Ainda em 03/02/2020, com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão, lavrado Ofício nº 843/2020/ASJIN-ANAC - SEI 3978507.
13. Notificado acerca da decisão de primeira instância em 17/02/2020 (SEI 4080721), o interessado protocolou seu recurso nesta Agência em 27/02/2020 (SEI 4076016), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 4076024.
14. No documento, o interessado dispõe que considerando-se o possível enquadramento das condutas ao disposto no item 91.203 do RBHA 91 e verificando-se as consequências previstas para o descumprimento deste item no CEF RBHA 91, concluiria que a medida a ser adotada seria a preventiva, não a acautelatória ou a sancionatória. Com isso, questiona a razoabilidade e proporcionalidade da sanção aplicada, entendendo evidenciada consequência por vezes superior à conduta praticada.
15. Dispõe que não se trata de operar com certificados vencidos ou fora das limitações destes, que seria o caso da alínea "c" do inciso I do art. 302 do CBA, mas simplesmente não portar um ou outro documento necessário a bordo.
16. Em seu entendimento, deveria ser aplicada a providência administrativa preventiva prevista nos art. 5º e 6º da Resolução ANAC nº 472/2018, "*por ser a medida razoável, proporcional, padronizada na CEF RBHA 91 (...)*".
17. Afirma que além de privar o administrado de seu patrimônio, possivelmente infringindo o disposto no inciso LIV do art. 5º da CF, fazendo este recorrer a advogado para levantar a interdição, ainda exige-se o pagamento de R\$ 14.400,00, sob pena de inscrição em Dívida Ativa. Afirma que usa o verbo exigir pois devido ao disposto no art. 54 da Resolução ANAC nº 472/2018, torna imperioso ao Administrado, que é piloto comercial de helicóptero, o dever de quitação da multa, para evitar agravamento da situação, por impedimento de obter serviços da autarquia.
18. Dispõe que "*sendo este Aeronauta, fomentador do setor Aeronáutico, deveria ser igualmente sopesado na avaliação em ordem a cumprir o previsto no art. 8º da Lei 11.182/2005, sem prejuízo dos princípios e critérios dispostos na Lei 9.784 de 1999 (...)*". Conclui que se a finalidade da norma é fazer com que o tripulante porte certos documentos a bordo da aeronave, de forma a subsidiar uma possível fiscalização ou eventualmente na consulta da própria operação, a falta destes importa em Advertência.
19. Contesta a decisão de primeira instância com relação às atenuantes, dispondo que reconheceu a prática da infração e adotou providências eficazes para evitar as consequências da infração ainda no período instrutório do processo administrativo; em que pese tais atenuantes não poderem diminuir o patamar da multa aplicada, considera que são condições suficientes a verificar a boa-fé processual do autuado.
20. Volta a alegar que não tinha conhecimento do Auto de Interdição, e afirma que o piloto que supostamente firmou o Auto não guardava nenhum vínculo com o Operador, de forma a assumir o poder de representação. Aduzindo o instituto de *erro de proibição*, que estaria previsto no Parágrafo Único do art. 21 do Código Penal, considera que deveria ser isento de qualquer conduta até o recebimento formal do termo de notificação da interdição.
21. Aduz ainda a aplicação do instituto da continuidade delitiva, de forma a aplicar apenas sanção singular ao conjunto das doze operações listadas no Auto de Infração, e cita dois julgados que tratam do tema.

22. Por fim, requer: i) o recebimento do recurso; ii) o reconhecimento da irrazoabilidade da Interdição e do presente processo administrativo, anulando-os; iii) alternativamente, requer o reconhecimento do instituto do erro de proibição por inexibibilidade de conduta diversa do Operador, que não conhecia da interdição aos realizar os voos, observando-se a boa-fé processual adotada pelo interessado no decurso do processo; iv) caso se decida pela aplicação de sanção, que seja observado o princípio da continuidade delitiva e aplicada multa no valor de R\$ 1.200,00.

23. Junto ao recurso o interessado apresenta cópia de instrumento de procuração - SEI 4076020.

24. Em 04/03/2020, lavrado Despacho ASJIN 4098124, que conhece do recurso e determina a distribuição do processo a membro julgador para análise e deliberação.

25. Em 09/03/2020, lavrado Ofício n° 1881/2020/ASJIN-ANAC (SEI 4114715), que erroneamente informa ao interessado que o recurso não havia sido admitido; o documento foi recebido pelo interessado em 18/03/2020 (SEI 4227094).

26. Em 09/04/2020, lavrado Despacho ASJIN 4237750, que determina a correção da informação enviada ao interessado acerca da inadmissibilidade do recurso.

27. Em 13/04/2020, lavrado Ofício n° 2734/2020/ASJIN-ANAC (SEI 4245099), que informa ao interessado que o recurso interposto foi conhecido; de acordo com o extrato de rastreamento de objetos juntado aos autos (SEI 4328617), em 22/04/2020 o interessado foi notificado acerca deste Ofício.

28. É o relatório.

DILIGÊNCIA

29. A análise das informações constantes nos autos suscitaram dúvidas a este servidor acerca de diversos aspectos relacionados ao processo, os quais serão tratados a seguir.

30. Conforme consta no próprio Auto de Interdição/Detenção n° 07/2016/GEOP (SEI 1151701), a interdição ou detenção de aeronave está fundamentada nos artigos 305 e 307 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/1986), os quais apresentam a seguinte redação:

CBA (...)

Art. 305. A aeronave pode ser interditada:

I - nos casos do artigo 302, I, alíneas a até n; II, alíneas c, d, g e j; III, alíneas a, e, f e g; e V, alíneas a a e;

II - durante a investigação de acidente em que estiver envolvida.

§ 1º Efetuada a interdição, será lavrado o respectivo auto, assinado pela autoridade que a realizou e pelo responsável pela aeronave.

§ 2º Será entregue ao responsável pela aeronave cópia do auto a que se refere o parágrafo anterior.

(...)

Art. 307. A autoridade aeronáutica poderá interditar a aeronave, por prazo não superior a 15 (quinze) dias, mediante requisição da autoridade aduaneira, de Polícia ou de saúde.

Parágrafo único. A requisição deverá ser motivada, de modo a demonstrar justo receio de que haja lesão grave e de difícil reparação a direitos do Poder Público ou de terceiros; ou que haja perigo à ordem pública, à saúde ou às instituições.

(...)

31. Verifica-se que os dois artigos enumeram situações em que uma aeronave pode ser interditada ou detida.

32. Além de previsto no CBA, o Auto de Interdição/Detenção também estava previsto à época dos fatos no art. 11 da Resolução ANAC n° 25/2018, que dispõe o seguinte:

Resolução ANAC n° 25/2018 (...)

Art. 11. As penalidades de interdição e detenção são auto-executáveis, mediante a lavratura do

Auto de Interdição/Detenção – AID, conforme modelo definido em regulamento.

§ 1º O AID será lavrado sem prejuízo da lavratura do respectivo AI, sendo o original destinado à instrução do processo e a segunda via entregue ao autuado.

§ 2º O AID será o documento hábil para instruir a aplicação da penalidade de apreensão.

§ 3º A aplicação da penalidade de interdição por requisição de outras autoridades públicas será formalizada por meio da lavratura do AID.

(...)

33. De acordo com o art. 11 da Resolução ANAC nº 25/2008, verifica-se que a interdição e a detenção eram consideradas penalidades auto-executáveis; de fato, o inciso IV do art. 289 do CBA prevê a interdição ou a detenção como providências administrativas punitivas por parte da autoridade aeronáutica:

CBA (...)

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

(...)

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

(...)

34. Verifica-se que a aeronave foi interdita com base na alínea "c" do inciso I do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/1986), o qual dispõe o seguinte:

CBA (...)

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;

(...)

35. Da análise dos artigos 305 e 306 do CBA, verifica-se que a interdição da aeronave PR-OFG, levada a termo pela fiscalização desta Agência em 11/06/2016, estava prevista no inciso I do art. 305 do CBA, o qual permite a interdição de uma aeronave nos casos de incidência da alínea "c" do inciso I do art. 302 do CBA (enquadramento apontado no Auto de Interdição/Detenção nº 07/2016/GEOP).

36. Embora não existam nos autos muitos detalhes acerca da ação de fiscalização que ensejou a lavratura do Auto de Interdição/Detenção, consta no Auto de Interdição/Detenção nº 07/2016/GEOP (SEI 1151701) a seguinte observação: "*O local de pouso não é certificado e não dispõe de balizamento noturno*".

37. Em uma primeira análise, parece a este servidor que o fato da aeronave ter pousado em local não certificado e sem balizamento noturno não se conforma à capitulação na alínea "c" do inciso I do art. 302 do CBA, uma vez que se desconhece a existência de Certificado de aeronave (tal como o Certificado de Aeronavegabilidade) que apresente restrições acerca do local de pouso.

38. Ao mesmo tempo, verifica-se através do documento SEI 1152425 que em 04/07/2016, portanto após a interdição da aeronave, o interessado apresentou à Agência cópia da licença de estação da aeronave, cópia de página do Diário de Bordo e foto com registro de pesagem do extintor de incêndio da aeronave; tal fato enseja dúvidas acerca da motivação da lavratura do Auto de Interdição/Detenção, que não necessariamente foi motivada pelo pouso em local não certificado para operação noturna, mas sim pode ter sido motivada pela falta de algum documento.

39. Além de dúvidas acerca da lavratura do Auto de Interdição/Detenção, outra questão suscitada diz respeito ao enquadramento utilizado para capitular as irregularidades dispostas no Auto de Infração, qual seja, a alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA:

CBA (...)

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

I - infrações referentes ao uso das aeronaves: (...)

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

(...)

40. Conforme consta no Auto de Infração, a aeronave foi operada por doze vezes quando estava em vigor a interdição realizada pela fiscalização da Agência; embora entenda-se que a aeronave não possa ser operada quando interdita, a capitulação das irregularidades na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA pode não ser a mais adequada ao caso em tela; apesar de interdita, este analista não vislumbra que constem nos autos deste processo evidências de que algum documento exigido para operação não estivesse a bordo da aeronave ou não estivesse em vigor durante as operações irregulares.

41. Considerando-se as dúvidas levantadas neste Parecer, entende-se que os autos devem ser remetidos à Gerência Técnica de Execução da Ação Fiscal, da Superintendência de Ação Fiscal - SFI, a fim de que sejam respondidos os seguintes quesitos:

41.1. o que ensejou a lavratura do Auto de Interdição/Detenção nº 07/2016/GEOP (SEI 1151701)?

41.2. qual das motivações para lavratura do Auto de Interdição/Detenção é capitulada na alínea "c" do inciso I do art. 302 do CBA?

41.3. consta no Relatório de Fiscalização nº 121/GTFI/GEOP/SFI/2017 (SEI 1139086) que o piloto "*foi orientado a recolher a aeronave ao hangar do operador ao nascer do sol*"; o que o interessado deveria fazer para revogar o Auto de Interdição/Detenção nº 07/2016/GEOP (SEI 1151701)?

41.4. o Auto de Infração foi capitulado na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA, devido às operações da aeronave PR-OFG com uma interdição em vigor; questiona-se quais documentos que eram exigíveis ou que não estavam em vigor no momento das operações.

CONCLUSÃO

42. Pelo exposto, sugiro **CONVERTER EM DILIGÊNCIA O PRESENTE PROCESSO**, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que sejam encaminhados à Gerência Técnica de Execução da Ação Fiscal, da Superintendência de Ação Fiscal - SFI, de forma que esta analise toda a documentação juntada aos autos e responda aos quesitos apresentados nos itens 41.1, 41.2, 41.3 e 41.4 deste parecer.

43. Importante ainda observar o *caput* do art. 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.

44. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 08/06/2020, às 17:04, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4414400** e o código CRC **07E374B6**.

DESPACHO

À Secretaria Administrativa de Processos Sancionadores (ASJIN)

Assunto: **Solicitação de Diligência.**

1. Retorno o presente processo à Secretaria da ASJIN, de forma que venha a encaminhar os autos à Gerência Técnica de Execução da Ação Fiscal, da Superintendência de Ação Fiscal - SFI, de forma que esta analise toda a documentação juntada aos autos e responda aos quesitos apresentados nos itens 41.1, 41.2, 41.3 e 41.do Parecer nº 455/2020/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 4414400).
2. O setor competente, caso assim entenda, poderá acrescentar outras informações e considerações que julgar necessárias, bem como anexar outros documentos.
3. Importante, ainda, observar o *caput* e o § 1º 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.
4. À Secretaria para as providências cabíveis.

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 09/06/2020, às 14:48, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4411509** e o código CRC **6E33DD77**.