



**PARECER N°** 374/2020/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00066.026945/2015-81  
**INTERESSADO:** DUVILIO GANDOLPHO JUNIOR

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

**Infração:** utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor.

**Enquadramento:** alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 91.203(e) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91.

**Data da infração:** 15/06/2013

**Auto de Infração:** 1431/2015/SPO

**Aeronave:** PU-MIM

**Crédito de multa:** 663644186

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

## **INTRODUÇÃO**

1. O Auto de Infração (AI) nº 1431/2015/SPO (fl. 01 do volume SEI nº 1622562) apresenta a seguinte descrição:

(...)

CÓDIGO ANAC PILOTO

169444

MARCAS DA AERONAVE

PU-MIM

OCORRÊNCIA

DATA

HORA

LOCAL

21/06/2013

13:30

SBTA

Descrição da ocorrência: : utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor

HISTÓRICO: : 1.1. O Sr Duvilio Gandolpho Junior sofreu acidente tripulando a aeronave PU-MIM, de acordo com o BROA 267/GGAP/2013. Na ocasião da ocorrência a aeronave estava com o CA suspenso por ter sofrido acidente anteriormente, em 13/06/2016. Conforme BROA 255/GGAP/2013.

Capitulação: Art. 302, inciso I, alínea (d) da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 40/2015/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 02 do volume SEI nº 1622562) são reiteradas as informações constantes do AI nº 1431/2015/SPO. Como anexos ao Relatório de Fiscalização são citados o BROA (Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave) nº 267/GGAP/2013 e cópia de página do sistema SACI da ANAC.

3. No BROA nº 267/GGAP/2013 (fl. 03v do volume SEI nº 1622562) é informado:

**BROA Nº 267/GGAP/2013 / DATA DE ELABORAÇÃO: 21 JUNHO 2013**

**1. MATRÍCULA DA AERONAVE: PU-MIM / 2. MODELO: FOX II**

**3. DATA/HORA DA OCORRÊNCIA: 15 JUN 2013 / 13:30H**

**4. CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA: ACIDENTE**

**5. TIPIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA: PERDA DE CONTROLE EM VOO**

**6. LOCAL (MUNICÍPIO/ESTADO/ÁREA/COORDENADAS): SBTA - TAUBATÉ - SP - 23°02'20" S / 45°30'57" W**

(...)

**8. PROPRIETÁRIO/OPERADOR: DUVILIO GANDOLPHO JUNIOR E OUTRO**

**9. TIPO DE OPERAÇÃO: 121 135 91 PET**

**10. DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA:**

**O PILOTO VEIO A PERDER O CONTROLE DA AERONAVE EFETUANDO CURVA À DIREITA, PARA INGRESSO DA PERNA DO VENTO DE SBTA; HOVE POSSÍVEL FALHA DO MOTOR E DE COMANDO, SEGUNDO O PILOTO. ESTANDO JÁ A BAIXA ALTURA, E EM CURVA PELA DIREITA (COM COMANDO DE LEME E PROFUNDOR), A AERONAVE VEIO A COLIDIR COM O SOLO COM BAIXA RAZÃO DE AFUNDAMENTO, EM POUSO PLACADO. A AERONAVE SOFREU DANOS GRAVES. O PILOTO SAIU ILESO.**

**OBS.: 1 - O MESMO TRIPULANTE, NA MESMA AERONAVE, HAVIAM SOFRIDO ACIDENTE EM 18MAI2013.**

**2 - FEITO CONTATO COM O TRIPULANTE, CONFIRMANDO ESTE E UM OUTRO ACIDENTE, NO MÊS DE MAIO.**

**3 - ESCLARECIDA COM O TRIPULANTE A QUESTÃO DA REGULAMENTAÇÃO DESTE TIPO DE AVIAÇÃO SER DA ANAC E QUE, EMBORA A NORMA NSCA 3-13/2013 CONTEMPLE A INVESTIGAÇÃO APENAS PARA A AVIAÇÃO OBJETO DE CERTIFICAÇÃO (E A EXPERIMENTAL/ESPORTIVA EM CASO DE ENSINAMENTOS/INTERESSE ESPECÍFICO), QUE A NECESSIDADE DE COMUNICAÇÃO IMEDIATA EXISTE, PARA QUALQUER AERONAVE.**

**11. DA TRIPULAÇÃO:**

**PILOTO: DUVILIO GANDOLPHO JÚNIOR**

**COD. ANAC: 169444**

**12. DANOS:**

**12.1. À AERONAVE: SIM NÃO**

**(DESCRIÇÃO DO DANO): GRAVES - DANOS NA CAUDA, ASA DIREITA, TUBO PRINCIPAL DA ESTRUTURA(FLETIDO); FRATURA NO TUBO DA BEQUILHA.**

**12.2 À TERCEIRO(S): SIM NÃO**

(...)

**16. ANTECEDENTES: EMPRESA -**

**AERONAVE (\*)- 18.05.2013 - POUSO BRUSCO - ACIDENTE (VIDE BROA 255/GGAP/2013)**

**PILOTO - (\*)**

**17. SITUAÇÃO ANAC (BANCO DE DADOS)**

**17.1. AERONAVE REGULAR: SIM NÃO**

**(DESCRIÇÃO DA IRREGULARIDADE): CA SUSPENSO COD. 1**

**17.2. TRIPULAÇÃO REGULAR:** SIM NÃO  
(DESCRIÇÃO DA IRREGULARIDADE): CMA SUSPensa  
(...)

4. Tela de Status do sistema SACI da ANAC referente à aeronave PU-MIM (fl. 04 do volume SEI nº 1622562), da qual se destaca a informação de que no campo "Código da Situação de Aeronavegabilidade" consta o código "S1", o que demonstra que o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave foi suspenso devido à ocorrência de acidente aeronáutico. Observa-se, ainda, da referida página que consta registro referente à tela de avarias que indica a suspensão do CA devido ao acidente ocorrido na data de 18/05/2013, sendo mencionado como o documento de informação do acidente o BROA nº 255/GGAP/2013.

## **DEFESA**

5. O interessado foi devidamente notificado do AI nº 1431/2015/SPO em 30/06/2015, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 06 do volume SEI nº 1622562), tendo apresentado Defesa (fls. 07/08 do volume SEI nº 1622562), que foi recebida em 13/07/2015.

6. Na Defesa informa que o dia correto do acidente é o dia 15/06/2013, e não 21/06/2013 conforme Auto de Infração e alega que no dia 15/06/2013 tanto ele quanto a aeronave estavam com toda documentação em dia.

7. Informa que a aeronave fica 'hangarada' e registrada no Aeroclube Regional de Taubaté - ART, sediado nas dependências do BavEx (Base Aérea Militar do Exército Brasileiro) em Taubaté - SP, aeródromo SBTA.

8. Acrescenta que os dados do acidente podem ser confirmados no documento "Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência", digitado no *site* da SIGIPAER por ele e pelo Diretor de Segurança Operacional do Aeroclube Regional de Taubaté, Sr. Cleyton Felix.

9. Argumenta que o voo e acidente ocorreram dentro da área de aeródromo controlado (SBTA). Sendo um aeródromo controlado, todo voo é verificado por Notificação (ou plano) de Voo e a validação da documentação, tanto do piloto, quanto da aeronave, é feita pela torre de controle, em alguns casos no próprio *site* da ANAC, para autorização dos vôos. Informa que qualquer anormalidade em algum destes documentos faz com que o voo não seja autorizado e alega que no seu caso, na ocasião do acidente, estava tudo regularizado e foi autorizado pela torre de controle.

10. Dispõe que por estar com a aeronave baseada no Aeroclube Regional de Taubaté, que fica dentro da Base de Aviação do Exército, o acidente foi também documentado no "Relatório Inicial de Resposta à Emergência (RIRE)", onde constam todos os fatos e dados do acidente, mas principalmente no campo "5.2 - Outras informações pertinentes", consta a informação de que as documentações do piloto e da aeronave estavam em dia.

11. Considerando todo relato exposto acima, principalmente o fato da data exata do acidente, considerando todas as ações tomadas pelo interessado para segurança do voo, pelo controle de voo do aeródromo SBTA de Taubaté e pela direção do Aeroclube de Taubaté em relação ao acidente, pede que reconsiderem o Auto de Infração supracitado.

12. Caso, ainda, assim considerem a infração, pede que reduzam seu valor em 50%.

13. Junto à Defesa constam: cópia do AI nº 1431/2015/SPO (fl. 09 volume SEI nº 1622562); extrato de consulta à licença do interessado no *site* da ANAC (fl. 10 do volume SEI nº 1622562), sendo informado que os dados foram atualizados em 12/07/2015; cópia de documento de identidade (fl. 11 do volume SEI nº 1622562), Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência (fls. 12/13 do volume SEI nº 1622562); e Relatório Inicial de Resposta à Emergência (RIRE) do Aeroclube Regional de Taubaté (fls. 14/16 do volume SEI nº 1622562), no item 5.2 do referido Relatório é informado:

RELATÓRIO INICIAL DE RESPOSTA À EMERGÊNCIA - RIRE

(...)

## **5.2. Outras informações pertinentes**

Histórico - O ultraleve decolou da pista 08 e fez um circuito de tráfego normal. Fez o toque e arremeteu. A 600 Ft, no prolongamento da decolagem da pista 08, recebeu autorização para curvar a direita e nova chamada na perna do vento. Segundo o piloto, fez a curva como de sempre, com motor full, manche e pedal para direita a 55/60 mph. Ao finalizar a curva, retornou o manche para a esquerda para nivelar a aeronave e voar perpendicular a pista para a próxima curva para a perna do vento. Neste momento, a aeronave não respondeu ao comando e continuou na curva. O piloto tentou pedal esquerdo para sair da curva mas não conseguiu. Em seguida, devido a baixa altura, o piloto avisou a torre e tentou não cair de nariz; o ultraleve começou uma espiral descendente. O piloto não se feriu porque conseguiu chegar ao solo de placa e também com pouca velocidade vertical, controlando o pedal e profundor, uma vez que os ailerons não estavam atuantes. A primeira reação do piloto foi sair da aeronave e verificar os tanques de combustível, que estavam cheios e vazando pelo respiro. Então baixou o nariz da aeronave para não vazarem mais. Ficou em pé sobre o nariz da aeronave para mantê-la nesta posição e conseguiu falar com a torre novamente, pelo rádio, para avisar que estava bem e que não havia risco de incêndio. Logo chegaram dois moradores locais e ajudaram a manter a aeronave nesta posição para o piloto poder remover os dois tanques de combustível e colocá-los a distância do ultraleve, sendo colocados numa distância de uns 10 a 15 metros do local do acidente. Os moradores afirmaram para o piloto que estavam observando e de repente não ouviram mais o motor. O piloto constatou que o motor no solo estava parado e não se lembra de tê-lo desligado. Em seguida desligou os magnetos, mas afirmou que o motor já estava parado antes. Logo chegou toda a equipe de socorro, resgate, bombeiros e médica. Chegou também dois soldados da PM, pois alguém havia ligado para o 190. A aeronave foi removida do local com ajuda dos amigos do aeroclube e foram tiradas fotos. O piloto foi liberado para os procedimentos médicos, sendo a Cap Médica do Exército Monica levou até o hospital para procedimentos de raios X o que foi constatado nenhuma fratura.

Danos a aeronave - Devido a aeronave ter chegado ao solo em espiral, a calda bateu e dobrou o "tubão" principal. A bequilha dianteira ficou inteira, mas o cano de fixação quebrou. Os dois trens de pouso principal a princípio não foram danificados. A asa esquerda aparentemente ficou intacta e a direita sofreu pequena batida no solo. A cauda ficou bastante avariada. O painel de instrumentos se soltou, mas continuou operante.

Toda documentação, tanto do piloto quanto da aeronave, estão em dia.

## **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

14. O setor competente de primeira instância, em decisão motivada de 22/03/2018 (SEI nº 1639601) considerou configurada a infração descrita no AI, conforme previsão do art. 302, I, "d" da Lei 7565/86 (utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor), caracterizada por operar a aeronave PU-MIM no dia 15/06/2013 com seu Certificado de Aeronavegabilidade suspenso. Com base no art. 7º, § 1º, VI, da Instrução Normativa nº 08, de 6 de junho de 2008, foi convalida a data da infração de 21/06/2013 para 15/06/2013.

15. No exame de circunstâncias atenuantes, conforme previsão do art. 22, § 1º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, bem como do art. 58, § 1º, da IN ANAC nº 08, de 2008, não encontrou configurada nenhuma circunstância atenuante. Quanto às circunstâncias agravantes não encontrou configurada nenhuma das agravantes previstas no art. 22, § 2º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 ou do art. 58, § 2º, da IN ANAC nº 08, de 2008.

16. Em razão da inexistência circunstâncias atenuantes e agravantes, fixou o valor da penalidade de multa no patamar intermediário, isto é, R\$2.100,00 (dois mil e cem reais).

## **RECURSO**

17. O interessado apresentou Recurso (SEI nº 1753218), que foi recebido em 25/04/2018.

18. No Recurso afirma que é inacreditável o tratamento que se deu e considera que somente

comprova que a agência da ANAC em São José dos Campos está longe (muito longe) de suas finalidades legais.

19. Aborda a insubsistência do Auto, mencionando a nulidade absoluta da Decisão e a falta de Proporcionalidade e Razoabilidade. Inicialmente, aborda aspectos da Constituição da República, da ampla defesa, do contraditório, da dinâmica do Direito, da obediência aos princípios constitucionais, da exigência de fundamentação dos atos administrativos, da compreensão dos direitos e garantias individuais e coletivas. Alega que o maior problema de quem se defende dos Autos de Infrações da ANAC (de modo geral) é dar sentido aos fatos, é vê-los enquanto significado.

20. Informa que a aeronave PU-MIM estava baseada no Aeroclube Regional de Taubaté, que está localizado nas dependências do Comando de Aviação do Exército (COMAVex). Acrescenta que o aeródromo existente no local (SBTA) é eminentemente militar, possui sala AIS e torre de controle (TWR). Argumenta que nenhuma aeronave decola sem que piloto e máquina estejam rigorosamente em dia com suas documentações. Afirma que só por aqui já vê a impropriedade da aplicação da penalidade que, ao fim e ao cabo, imputa sérias responsabilidades ao Controlador de Voo que estava operando no dia (correto) do incidente e do responsável pelo recebimento dos planos de voo na sala AIS, com sérias consequências para toda a Divisão de Aeródromo, o que acabará por atingir civil e administrativamente o responsável por essa absurda penalidade.

21. Alega que o Auto jamais poderá ser convalidado porque o incidente não se deu em 21/6/2013, às 13:30h (sexta-feira), havendo, pois, insubsistência do auto de infração, por vício insanável. Afirma que isso porque, em casos tais, a data do evento, horário e exata localização são formalidades intrínsecas do documento. Acrescenta que faltando, ou estando errados quaisquer desses dados, o auto é considerado insubsistente. Argumenta que nem poderia ser nessa data porque, à época, as aeronaves do Aeroclube somente voavam aos finais de semana. Dispõe que também o horário lançado não está correto (13:30h), bastando verificar o horário consignado no plano de voo da sala AIS - 15:56:57h). Afirma que nada, absolutamente nada, se aproveita nesse Auto de Infração.

22. Alega que não é verdade que a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso (código S1) no dia do incidente. Afirma que se estivesse jamais teria seu plano de voo aprovado pela AIS e decolado do aeródromo (SBTA).

23. Argumenta que neste caso cabe à Administração provar que o CA estava suspenso porque é ela (Administração) quem detém as informações. Considera que exigir que o recorrente comprove que o CA não estava suspenso é obrigá-lo a fazer prova negativa, diabólica. Dispõe que a chamada "Tela de Status" nada comprova e que tem ainda mais dois argumentos irrefutáveis: aeródromo controlado e plano de voo aprovado.

24. Questiona: "*Como - em sã consciência - aceitar que havia esse impedimento anterior ao vôo?*". Afirma que chega ser surreal, extravagante, até.

25. Discorre sobre a separação entre verdade e aparência, a razão de existir do processo, necessidade pública e princípios da proporcionalidade e razoabilidade.

26. Questiona se é razoável entender que tanto o militar Graduado de serviço na sala AIS quanto o Oficial Chefe da Torre de Controle cometeram ilícitos ao permitirem a decolagem que detinha (segundo a decisão recorrida) *status* S1.

27. Considera que é preciso que os técnicos de São José dos Campos sopesem mais suas deliberações, pois isso pode trazer sérias consequências a todos.

28. Aborda a necessidade de fundamentação dos atos administrativos. Na sequência, afirma que há, sem sombra de dúvidas, incompatibilidade lógica entre o apurado e o decidido nestes autos.

29. Discorre sobre motivação e o devido processo legal, princípio da legalidade,

30. Afirma que por meio do princípio da razoabilidade pode-se contrastar atos administrativos e verificar se estão dentro da moldura comportada pelo Direito, e de uma simples leitura dos autos pode-se perceber que a decisão final desconsiderou todas as provas colhidas no procedimento, já que previsto em

lei.

31. Aborda a valoração de situações concretas pelo administrador, a aplicação do princípio da proporcionalidade, as concepções de Estado de Direito, separação dos poderes, princípio da constitucionalidade

32. Considera que essas nulidades, irregularidades e afronta aos princípios da razoabilidade e proporcionalidade devem agora ser analisados porque, na dicção da boa doutrina, o recurso administrativo é meio apto a reformar, invalidar, esclarecer ou integrar decisão que se impugna; vale dizer, ostenta como objeto uma decisão administrativa, que se reveste de conteúdo eminentemente positivo, em que consiste o poder atribuído ao órgão julgador de dirimir conflitos e decidir as controvérsias que refletem direta ou indiretamente na ordem jurídica. Com efeito, a função revisional caracteriza-se, essencialmente, por três fatores básicos, quais sejam a inércia, a substitutividade e a natureza declaratória. Desta forma, o órgão julgador provocado pela parte, substitui a vontade das partes, a fim de aplicar o direito, no caso concreto, declarando a inexistência do mesmo.

33. Afirma que é de amargar a insensatez e a falta de cautela que verifica neste caso (e em muitos outros envolvendo a aviação experimental), situação que informa que já obrigou muitos e bons pilotos abandonarem a aviação desportiva, fato público e notório.

34. Tomando por base a real situação vivida pelo recorrente, a incorreção das informações lançadas no sistema e, principalmente, ter decolado de um aeródromo militar e controlado, requer, respeitosamente, que, sopesados as finalidades das normas, nos termos do Código Brasileiro de Aeronáutica, seja anulado o Auto de Infração posto que insubsistente.

35. Junto ao Recurso consta registro referente à aeronave PU-MIM na data e 15/06/2013, em que consta escrito à mão a palavra "INCIDENTE".

36. Constam registros da Base de aviação de Taubaté

### **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

37. Ofício nº 365/2015/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 05 do volume SEI nº 1622562) que encaminha Autos de Infração ao interessado.

38. Despacho nº 245/2015/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 17 do volume SEI nº 1622562) de encaminhamento do processo.

39. Despacho nº 2153/2015/ACPI/SPO/RJ (fl. 18 do volume SEI nº 1622562) de encaminhamento do processo.

40. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 1622565).

41. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 105/2018/SAR/JPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (SEI nº 1685258).

42. AR enviado (SEI nº 1685277).

43. Despacho de encaminhamento do processo (SEI nº 1753805).

44. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 2180793).

45. É o relatório.

### **PRELIMINARES**

46. **Regularidade Processual**

46.1. O interessado foi notificado do Auto de Infração, tendo apresentado Defesa. Apesar de não constar a comprovação de notificação do interessado acerca da Decisão de Primeira Instância, o interessado apresentou Recurso.

46.2. Aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública.

## MÉRITO

47. **Fundamentação da matéria:** utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor

47.1. A infração foi capitulada no Auto de Infração na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA). Assim, cabe observar o que dispõe o dispositivo citado 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;

(...)

47.2. Observa-se que na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA é prevista a aplicação de multa pela utilização de aeronave sem que documento exigido esteja em vigor. No AI nº 1431/2015/SPO é relatado que o interessado sofreu acidente tripulando a aeronave PU-MIM, em ocasião em que a mesma estava com seu Certificado de Aeronavegabilidade suspenso por ter sofrido acidente anteriormente. Assim, constata-se que o documento da aeronave que foi reportado pela fiscalização como não estando em vigor na ocasião era o Certificado de Aeronavegabilidade. Destarte, verifica-se a necessidade de que seja identificada qual a norma que estabelecia que tal documento era exigido e que deveria estar em vigor para a aeronave em questão.

47.3. No Auto de Infração nº 1431/2015/SPO é informado que a irregularidade descrita refere-se à utilização da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PU-MIM. No BROA nº 267/GGAP/2013, no campo "TIPO DE OPERAÇÃO" é assinalada a opção referente ao RBHA 91, sendo acrescentada a sigla "PET". Além disso, na tela de status do sistema SACI que consta do processo, no campo "Categoria de Registro" também consta a informação "PET". Portanto, inicialmente, cabe a verificação na legislação aplicável do que se refere tal denominação, devendo, assim, ser observado o disposto no item 47.67(k) do RBHA 47, em vigor à época.

RBHA 47

### **47.67 - AERONAVES PRIVADAS**

São aeronaves privadas todas as aeronaves que não se enquadram na definição de aeronave pública.

(...)

(k) Privada - Experimental (PET);

Utilização:

(1) A serviço de fabricantes ou centros de pesquisa e de desenvolvimento aeronáutico privados ou da administração pública indireta com as seguintes finalidades: obtenção de certificado de homologação de tipo, certificado suplementar de homologação de tipo e emendas a tais certificados e ensaios em voo de novas concepções de projetos de aeronaves, novos equipamentos aeronáuticos, novas técnicas operacionais, novas instalações em aeronaves e novos empregos para aeronaves:

(2) Operação restrita de protótipo após a conclusão ou cancelamento do respectivo processo de

homologação de tipo, não podendo efetuar nenhum serviço aéreo remunerado.

(3) Operação restrita de aeronaves produzidas por amadores e de outras aeronaves não homologadas, como aquelas destinadas exclusivamente ao desporto e lazer, não podendo efetuar nenhum serviço aéreo remunerado.

(...)

47.4. Observando o disposto no item 47.67(k) do RBHA 47 verifica-se que "PET" refere-se à aeronave privada experimental.

47.5. Importante, também, observar o disposto na seção 21.175 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 21, que trata da classificação dos Certificados de Aeronavegabilidade.

RBAC 21

#### **21.175 Classificação dos certificados de aeronavegabilidade**

(a) Certificados de aeronavegabilidade padrão são certificados de aeronavegabilidade emitidos para aeronaves de tipo certificado nas categorias normal, utilidade, acrobática, transporte regional ou transporte ou, ainda, para balões livres tripulados e para aeronaves de classe especial.

(b) Certificados de aeronavegabilidade especiais são os certificados de aeronavegabilidade emitidos para aeronaves categorias primária, restrita, leve esportiva e os certificados de aeronavegabilidade provisórios. Compreendem, ainda, os certificados de aeronavegabilidade para aeronaves recém-fabricadas, as autorizações especiais de voo e os certificados de autorização de voo experimental.

47.6. Analisando o descrito na seção 21.175 do RBAC 21, verifica-se que os Certificados de Aeronavegabilidade podem ser o certificados padrão ou especiais, destaca-se que no item 21.175(b) do RBAC 21 é previsto que dentre os Certificados de Aeronavegabilidade especiais está compreendido o Certificado de Autorização de Voo Experimental.

47.7. Importante, ainda, informar que na seção 21.191 do RBAC 21 são esclarecidos os propósitos para os quais Certificados de Autorização de Voo Experimental são emitidos, incluindo, dentre outros, a operação de aeronave leve esportiva.

47.8. Diante do exposto, por fim, deve ser verificado o que estabelecem os itens 91.203 (b) e (e) do RBHA 91, conforme exposto a seguir.

RBHA 91

#### **91.203 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS**

(...)

(b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave experimental, a menos que ela possua a bordo um certificado de autorização de vôo experimental, ou o certificado de autorização de vôo, e respectivo certificado de marca experimental.

(...)

(e) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que o certificado de aeronavegabilidade, os certificados de autorização de vôo ou de autorização de vôo experimental, o certificado de aeronavegabilidade para aeronaves com certificado provisório de homologação de tipo ou o certificado de aeronavegabilidade para aeronaves recém-fabricadas, referidos respectivamente pelos parágrafos (a), (b), (c) e (d) desta seção, como aplicável, esteja válido e exposto em local acessível aos tripulantes.

(...)

47.9. Do que consta do item 91.203(b) do RBHA 91 constata-se que não se pode operar uma aeronave experimental a menos que ela possua a bordo o Certificado de Autorização de Voo aplicável. Além disso, de acordo com o previsto no item 91.203(e) do RBHA 91 ninguém pode operar uma aeronave a menos que o Certificado de Autorização de Voo experimental, referido pelo parágrafo (b) da mesma seção, esteja válido.

47.10. No presente caso, foi reportado que o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PU-MIM não estava válido na ocasião, em função de ter sido suspenso em decorrência de acidente anterior,

podendo ser reforçado apenas que o Certificado de Autorização de Voo experimental é um dos tipos previstos de Certificado de Aeronavegabilidade, de acordo com o que era estabelecido no item 21.175(b) do RBAC 21. Assim, considerando o que foi relatado pela fiscalização, vislumbra-se que possa ter sido infringido o previsto no item 91.203(e) do RBHA 91, cabendo, portanto, a complementação da capitulação apresentada no Auto de Infração.

47.11. Diante do exposto, considero que o AI nº 1431/2015/SPO pode ser convalidado, de maneira que a capitulação disposta no mesmo pode ser complementada, de forma que passe a constar o previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 91.203(e) do RBHA 91.

47.12. Verifica-se que há congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração e a Decisão de Primeira Instância, diante da irregularidade de utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor, em função do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave ter sido suspenso. No entanto, conforme apontado acima, o enquadramento pode ser complementado e o AI nº 1431/2015/SPO pode ser convalidado.

47.13. Diante do exposto, aponto que no caso em tela, a ocorrência tida como infracional no AI nº 1431/2015/SPO suporta ato de convalidação, tendo em vista o disposto no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, que dispõe:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

§ 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo.

47.14. No presente caso, a convalidação que deve ser efetuada se enquadra no previsto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, devendo ser concedido novo prazo de recurso ao autuado para manifestação. Observa-se que o instrumento de convalidação deverá identificar a alteração de enquadramento da conduta do autuado, apontando como dispositivo legal infringido a alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c 91.203(e) do RBHA 91.

47.15. Diante do exposto, verifica-se a necessidade de notificar o interessado e conceder prazo de recurso para a sua manifestação, cumprindo o disposto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

47.16. Cabe, ainda, mencionar os valores previstos na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época, para infração capitulada na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA (patamar mínimo R\$1.200,00 / patamar médio R\$2.100,00 / patamar máximo R\$3.000,00).

47.17. Verifica-se, que em decisão de primeira instância, de 22/03/2018, foi confirmado o ato infracional, aplicando a multa, capitulada na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA, no patamar médio no valor de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais).

#### 48. **Análise da dosimetria**

48.1. Antes de decidir o feito há uma questão que deve ser tratada por esta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância. Deve-se verificar a possibilidade de correção da dosimetria da sanção aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº 472, de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, determina, em seu art.

36, que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

48.2. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008 (art. 302, inciso I, alínea "d", da Tabela de Infrações do Anexo II, item "ASD", em vigor à época), relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R\$ 1.200,00 no patamar mínimo, R\$ 2.100,00 no patamar intermediário e R\$ 3.000,00 no patamar máximo.

48.3. Em Decisão de Primeira Instância foi aplicada a multa no patamar médio, no valor de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais), em função de ter sido julgadas inexistentes as circunstâncias atenuantes e agravantes.

48.4. Contudo, vislumbra-se ser importante observar o previsto no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, que estabelece como circunstância agravante a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo. No presente caso, no AI nº 1431/2015/SPO é relatado que ocorreu acidente quando o interessado tripulava a aeronave PU-MIM e que na ocasião a aeronave estava com o CA suspenso por ter sofrido acidente anteriormente. Além disso, no BROA nº 267/GGAP/2013 a ocorrência em questão foi classificada como acidente e os danos à aeronave foram classificados como graves. Portanto, entendo que deve ser aplicada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018. Assim, ante a possibilidade de ocorrer a aplicação da circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, podendo ocorrer o agravamento da sanção, em cumprimento com o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/1999, entende-se necessário que o interessado seja cientificado para que venha a formular suas alegações antes da decisão desse Órgão.

Lei nº 9.784

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

48.5. Cabe citar que o art. 44, §3º, da Resolução ANAC nº 472/2018 estabelece que, no julgamento do recurso, em caso de possibilidade de agravamento, o Recorrente deve ser intimado no prazo de 10 (dez) dias, conforme redação a seguir

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 44. Do julgamento do recurso poderá resultar:

I - confirmação da sanção aplicada;

II - alteração da espécie de sanção aplicada ou do valor da multa;

III - declaração de nulidade ou reforma, total ou parcial da decisão de primeira instância; ou

IV - declaração de nulidade do auto de infração, com anulação de todos os atos subsequentes e comunicação do teor da decisão à fiscalização para apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 1999.

(...)

**§ 3º Se do julgamento do recurso puder resultar agravamento da sanção, o recorrente deverá ser intimado para que formule suas alegações antes de proferida a decisão, no prazo de 10 (dez) dias.**

**(grifo meu)**

48.6. Diante do exposto, sugiro a notificação do interessado a respeito da possibilidade de agravamento da sanção, diante da possibilidade de ser aplicada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, podendo, assim, a sanção ser agravada para o patamar máximo de R\$ 3.000,00 (três mil reais), de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 parágrafo único da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

49. Tendo em conta o exposto, a respeito da necessidade de convalidação do Auto de Infração e da possibilidade de agravamento da sanção, deixo de analisar o mérito do presente processo, em função da necessidade de notificação prévia do interessado.

## **CONCLUSÃO**

50. Pelo exposto, sugiro pela **CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO** nº 1431/2015/SPO, complementado o enquadramento para o previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c item 91.203(e) do RBHA 91, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

51. Pelo exposto, sugiro a **NOTIFICAÇÃO ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO** para o valor de R\$ 3.000,00 (três mil reais), em função de poder ser aplicada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

52. Em sendo assim, deve-se observar, então, o prazo total de 10 (dez) dias, para que o interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à convalidação do Auto de Infração nº 1431/2015/SPO e/ou a possibilidade de agravamento da sanção aplicada pelo setor de decisão de primeira instância.

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

54. **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 04/05/2020, às 07:21, 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 **4288276** e o código CRC **7CE4B98B**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 377/2020**

PROCESSO Nº 00066.026945/2015-81  
INTERESSADO: Duvilio Gandolpho Junior

Brasília, 04 de maio de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por DUVILIO GANDOLPHO JUNIOR, CPF 02607391890, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida dia 22/03/2018, que aplicou multa no valor de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 1431/2015/SPO, pela prática de utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor.

2. Com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 374/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4288276], 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:**

- pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 1431/2015/SPO, complementado o enquadramento para o previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c item 91.203(e) do RBHA 91, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.
- pela NOTIFICAÇÃO ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO para o valor de R\$ 3.000,00 (três mil reais), em função de poder ser aplicada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

5. Deve-se observar, então, o prazo total de 10 (dez) dias, para que o interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à convalidação do Auto de Infração nº 1431/2015/SPO e/ou a possibilidade de agravamento da sanção aplicada pelo setor de decisão de primeira instância.

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 11/05/2020, às 15:20, 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 **4295042** e o código CRC **B53B191D**.

---

---

Referência: Processo nº 00066.026945/2015-81

SEI nº 4295042