



**PARECER N°** 92/2021/CJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00068.002117/2015-38  
**INTERESSADO:** JOÃO ALBERTO PIEDADE PUCCI  
**PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Auto de infração:** 000847/2015/SPO      **Data da Lavratura do AI:** 30/03/2015

**Data da Infração:** 19/02/2014

**Descrição da Infração:** *Não comunicação de ocorrência.*

**Enquadramento:** alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA e c/c o item 2.1 da NSCA 3-7 (Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica 3-7).

**Crédito de Multa (SIGEC):** 661.354/17-3

**Proponente:** Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC n° 1.921, de 21/10/2009).

## 1. INTRODUÇÃO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, em face do Sr. **JOÃO ALBERTO PIEDADE PUCCI e OUTROS**, CPF n°. 026.412.329-87, por descumprimento da alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA e c/c o item 2.1 da NSCA 3-7 (Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica 3-7), cujo Auto de Infração n°. 000847/2015/SPO foi lavrado em 30/03/2015 (fl. 01), conforme abaixo, *in verbis*:

**AI 000847/2015/SPO**

(...)

CÓDIGO ANAC PILOTO: 639880      MARCAS DA AERONAVE: PR-JHR

DATA: 19/02/2014      HORA: 08:00      LOCAL: Novo progresso - PA -SNJP

Código da Ementa: ----      Descrição da ocorrência: Não comunicação de ocorrência.

HISTÓRICO: FOI CONSTATADO ATRAVÉS DO BROA N° 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.

(...)

A fiscalização desta ANAC, em RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO n° 039/2015/GOAG-PA/SPO, datado de 31/03/2015 (fl. 02), aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO n° 039/2015/GOAG-PA/SPO (fl. 02)

(...)

DESCRIÇÃO: Foi constatado através do BROA n° 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, contrariou 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) (1), 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

(...)

Em complementação ao Relatório de Fiscalização, o setor de fiscalização apresenta os seguintes documentos:

a) 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), a situação de aeronavegabilidade é indicada como "C81", o que indica o cancelamento do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave pelos códigos 8 e 1. Verifica-se de tal página do sistema SACI que a suspensão automática relacionada com o código 8 ocorreu em 28/10/2014 e que a suspensão devido ao código 1 foi decorrente de irregularidade com data de 19/02/2014 cadastrada na tela de avarias do mesmo sistema, constando, ainda, o cancelamento automático relacionado com o código 1 em 20/02/2015;

b) página do sistema SACI da ANAC, extraída em 31/03/2015, referente ao aeronavegante Sr. Daniel Martins Alves (fl. 04), em foi registrada a informação "FALECIDO";

c) página 18/49 da norma NSCA 3-13/2014 (fl. 05), em que estão destacados os itens 4.2.1 e 4.2.6, conforme abaixo, *in verbis*:

#### **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.

(...)

d) páginas do Processo nº 00065.004820/2015-19 (fls. 06 a 11), do qual consta o Memorando nº 11/2015-GGAP, de 13/01/2015, oportunidade em que encaminha

comunicação de acidente, este referente à aeronave PR-JHR, por intermédio do Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA nº 004/GGAP/2015, de 09/01/20158, apontando, conforme a seguir, *in verbis*:

**BROA nº 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:

TRIPULANTES 01

(...)

20. COMUNICAÇÃO PELO PROPRIETÁRIO/OPERADOR: SIM NÃO

OBS.: VIDE OBS. 3

(...)

O interessado foi, *devidamente*, notificado quanto ao AI nº 000847/2015/SPO, em 02/04/2015 (fl. 12), apresentando a sua defesa, em 10/04/2015 (fls. 16 a 17), oportunidade em que alega que o desaparecimento da aeronave de marcas PR-JHR, comandada por Sr. 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. O interessado informa, *ainda*, que desconhecia que o mandamento normativo referenciado, entendendo que a atual tecnologia empregada deveria proporcionar uma maior intercomunicação ou mesmo unidade de informação entre os órgãos aeronáuticos. Acrescenta, *também*, que não foi feita a comunicação, diante do entendimento de que a unidade da operação que realizou o resgate interagiu com todos os órgãos da aviação civil e militar por ocasião do desaparecimento do piloto e da aeronave. O interessado comunica que a esposa do piloto deslocou-se ao Pará para acompanhar os acontecimentos, ocasião na qual lhe foi assegurado que todas as providências seriam tomadas, como, de fato, informa que foram, tendo chegado pelo BROA 04/GGPA/2015. Afirma que, *diante dos fatos narrados*, tranquilizou-se sobre os procedimentos administrativos adotados. 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, 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 pena pecuniária 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. *Ao final*, o interessado aponta que, caso a infração não seja revogada, ensejará não só a imediata adoção dos meios judiciais cabíveis, mas dentre outros envolvimento fora do âmbito desta ANAC.

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

Do presente processo consta a Notificação de Convalidação nº 902/2015/ACPI/SPO/RJ (fls. 21/21v) que informa a alteração de enquadramento do AI nº 000847/2015/SPO, sendo recebida pelo interessado em 30/10/2015 (fl. 22), oportunidade em que apresenta as suas considerações, em 30/11/2015 (fls. 23 e 24), reiterando os seus argumentos já apresentados.

O setor competente para decisão de primeira instância, em 22/06/2017, realizou nova convalidação do AI nº 000847/2015/SPO (SEI! 0582675), oportunidade em que passa o enquadramento para a alínea "g" do inciso II do art. 302 do CBA e c/c a seção 2.1 da NSCA 3-7.

O interessado foi notificado, *quanto esta nova convalidação*, pela Notificação de Convalidação nº 39(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC (SEI! 0582811), em 05/07/2017 (SEI! 0877617), oportunidade em que não apresenta quaisquer considerações (SEI! 0908840).

O setor competente de primeira instância, em decisão motivada, datada de 25/09/2017 (SEI! 0908845 e 0941934), considerando que restou configurada a prática de infração, conforme previsto na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, aplicou, com a existência de circunstância atenuante, esta prevista no inciso III do §1º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº 25/08, sanção de multa no *patamar mínimo*, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

O interessado foi, *devidamente*, notificado quanto à decisão de primeira instância, em 16/10/2017 (SEI! 1278194), oportunidade em que, em 31/07/2017, apresenta o seu recurso (SEI! 1217676), alegando que: (i) a decisão combatida segue critério exclusivamente burocrático, sem qualquer apego à realidade dos fatos e sua imensa gravidade, entendendo ser a decisão mero preciosismo formal a criar ambiente exclusivamente arrecadatório; (ii) não deu causa ao acidente aéreo, não é o responsável pelo mesmo, nem muito menos concorreu para que tivesse ocorrido; (iii) 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; (iv) o piloto em questão se tratava de Sr. Daniel Martins Alves, e considera que aos seus familiares recaia a responsabilidade sobre eventual necessidade de informação do acidente às autoridades aeronáuticas; (v) 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; (vi) há nítida e evidente ilegitimidade passiva em figurar o recorrente no polo passivo da questão em voga.

Em 24/11/2019, o setor de segunda instância decidiu por converter em diligência o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, para que fossem encaminhados à Assessoria de Segurança Operacional - ASSOP, de forma que fossem analisados os documentos acostados ao processo e demais documentos mencionados na diligência, bem como que alguns quesitos (SEI! 3741395 e 3750092).

O setor técnico, em 23/12/2019, ofereceu as suas considerações à diligência proposta (SEI! 3868010), oportunidade em que aponta, conforme abaixo *in verbis*:

**DESPACHO ASSOP (SEI! 3868010)**

(...)

1. Em resposta à Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 1558/2019 (3750092), de 21 de novembro de 2019, através da qual o Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro, Sr. Cássio Castro Dias da Silva, decidiu por converter em diligência o presente processo, de forma que os autos fosse encaminhados à esta Assessoria de Segurança Operacional (ASSOP) para que fossem analisados os documentos acostados ao processo e demais documentos mencionados, bem como para que alguns questionamentos fossem respondidos, apresento as seguintes informações.

2. Em primeiro lugar, cumpre salientar que, embora seja competência da ASSOP tratar dos assuntos afetos à interface da ANAC com o órgão responsável pela investigação de acidentes aeronáuticos no Brasil, nos termos do inciso VIII do art. 28 da Resolução ANAC nº 381/2016 (Regimento Interno da ANAC), alterada pela Resolução nº 502/2019, não é competência desta Assessoria realizar interpretação legislativa.

3. Sendo assim, fica prejudicada a resposta por parte da ASSOP quanto aos questionamentos: (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)?; e (3) A fiscalização do cumprimento do previsto no art 88 do CBA é de competência da ANAC?

4. Para esses casos, sugere-se que os esclarecimentos sejam solicitados à Procuradoria Federal junto à ANAC, a quem cabe examinar e opinar sobre assuntos de natureza jurídica e sobre atos normativos da ANAC, bem como interpretar as leis e orientar a Diretoria na sua aplicação (incisos IX e XI do art. 24 da Resolução ANAC nº 381/2016, alterada pela Resolução nº 502/2019).

5. Quanto ao questionamento (4), antes mesmo do esclarecimento das questões de competência, pode-se afirmar que seria sim necessária a notificação do desaparecimento da aeronave no caso concreto, uma vez que o item 1.5.31 da NSCA 3-13 (norma do CENIPA que estabelece os protocolos de investigação de ocorrências aeronáuticas da aviação civil conduzidas pelo Estado Brasileiro) define como Ocorrência Aeronáutica "*qualquer evento envolvendo aeronave que poderá ser classificado como acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo*", e que o item 1.5.4 do mesmo normativo classifica como uma das situações consideradas como acidente aeronáutico àquela em que uma aeronave tripulada seja considerada desaparecida entre o momento em que uma pessoa nela embarca com a intenção de realizar um voo até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado.

(...)

(grifos no original)

O interessado foi, *devidamente*, notificado quanto à juntada de novos elementos aos autos, em 20/01/2020 (SEI! 3978013), sem, *contudo*, haver quaisquer considerações.

Tendo em vista, o *então analista* técnico desta ASJIN continuar com dúvida razoável, bem como, seguindo sugestão da ASSOP, *conforme visto acima*, por Parecer nº 728/2020/CJIN/ASJIN, datado de 28/09/2020 (SEI! 4816744), foi "[...] [sugerido] CONVERTER EM DILIGÊNCIA o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, para que [fossem] encaminhados à Procuradoria Federal junto à ANAC, de forma que [fossem] analisados os documentos acostados ao processo e demais documentos mencionados nesta diligência, bem como para sejam prestadas as informações solicitadas e pertinentes, [...]"

Pela NOTA TÉCNICA Nº 5/2020/CJIN/ASJIN, datada de 09/10/2020 (SEI! 4818752), "[...] [vislumbrou-se] a necessidade de manifestação da Procuradoria Federal Junto à ANAC posto que os termos da presente consulta são fundamentais para a possibilidade de prosseguimento do feito e deslinde da matéria ora em análise".

Por Despacho da ASJIN, datado de 23/11/2020 (SEI! 5044015), o presente processo foi encaminhado à Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC (PF-ANAC).

Pelo PARECER n. 00286/2020/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, datado de 14/12/2020 (SEI! 5132354), a Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC (PF-ANAC) assim concluiu, *in verbis*:

**PARECER n. 00286/2020/PROT/PFEANAC/PGF/AGU**

(...)

**III - CONCLUSÃO**

40. Ante o exposto, podemos concluir, pautando-nos pelas questões formuladas pela ASJIN no Despacho Sei! nº 5044015, o seguinte:

a) não compete à ANAC, a princípio, fiscalizar o cumprimento das disposições constantes da Norma do Comando da Aeronáutica - NSCA que não encontrem correspondência nos atos normativos da própria Agência;

b) **não compete à ANAC, a princípio, instaurar, conduzir ou decidir procedimento sancionador fundado em descumprimento de disposição constante da Norma do Comando da Aeronáutica - NSCA que não encontre correspondência nos atos normativos da própria Agência;** e

c) tendo em conta as peculiaridades do item 2.1 da NSCA 3-7, que embasou a autuação, em especial o fato de o comando nele prescrito dirigir-se especificamente ao operador/proprietário de aeronave acidentada, não há com enquadrar o ato tido como infracional no art. 88 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

(...)

(sem grifos no original)

Pelo Despacho ASJIN, de 08/02/2021, o presente processo retornou à relatoria (SEI! 5337401), sendo atribuído a este analista técnico no dia 31/03/2021, às 18h03min.

***Dos Outros Atos Administrativos***

- Auto de Infração nº. 000847/2015/SPO foi lavrado em 30/03/2015 (fl. 01 do Volume 1 - SEI! 0156820);
- RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO nº 039/2015/GOAG-PA/SPO, datado de 31/03/2015 (fl. 02);
- 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);
- Página do sistema SACI da ANAC, extraída em 31/03/2015, referente ao aeronavegante Sr. Daniel Martins Alves (fl. 04);

- Página 18/49 da norma NSCA 3-13/2014 (fl. 05);
- Páginas do Processo nº 00065.004820/2015-19 (fls. 06 a 11);
- Aviso de Recebimento - AR, de 02/04/2015 (fl. 12);
- Termo de Decurso de Prazo, de 28/05/2015 (fl. 13);
- Despacho nº 340/2015/GOAG-PA/SPO, de 28/05/2015 (fl. 14);
- Memorando nº 13/2015/GTAS/SAR, de 28/05/2015 - Volume 2 - SEI! 0156831);
- Defesa do interessado, datada de 10/04/2015 (fls. 16 e 17);
- Cópia do AI nº 000847/2015/SPO (fl. 18);
- Termo de desentranhamento, datado de 28/05/2015 (fl. 19);
- Despacho ACPI, de 09/10/2015 (fl. 20);
- Notificação de Convalidação, nº 902/2015/ACPI/SPO/RJ, de 19/10/2015 (fl. 21);
- Aviso de Recebimento - AR, de 30/10/2015 (fl. 22);
- Considerações do interessado, datada de 10/04/2015 (fls. 23 e 24);
- Envelope de correspondência (fl. 25);
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico, de 09/11/2016 (SEI! 0156851);
- Pesquisa de entidade no SIGEC (SEI! 0399776);
- Despacho CCPI, de 22/06/2017 (SEI! 0582675);
- Notificação de Convalidação nº 39(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC, de 22/06/2017 (SEI! 0582811);
- Extratos do Sistema dos Correios para Rastreamento de Objeto (SEI! 0820246 e 0843828);
- Aviso de Recebimento - AR, de 05/07/2017 (SEI! 0877617);
- Pesquisa de entidade no SIGEC (SEI! 0907575);
- Despacho CCPI, de 08/08/2017 (SEI! 0908840);
- Análise de Primeira Instância, de 22/09/2017 (SEI! 0908845);
- Decisão de Primeira Instância, de 25/09/2017 (SEI! 0941934);
- Página do Sistema SACI da ANAC referente à aeronave PP-JHR (SEI! 1118249);
- Extrato do SIGEC, de 03/10/2017 (SEI! 1118255);
- NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 1901(SEI)/2017/CCPI/SPO-ANAC, de 03/10/2017 (SEI! 1118264);
- Aviso de Recebimento - AR, de 16/10/2017 (SEI! 1278194);
- Anexo o Processo nº 00065.561660/2017-64;
- Despacho CCPI, de 06/11/2017 (SEI! 1231438);
- Certidão ASJIN, de 29/01/2018 (SEI! 1473470);
- Parecer nº 1395/2019/JULG/ASJIN/ASJIN, de 21/11/2019 (SEI! 3741395);
- Decisão Monocrática de Segunda Instância, de 24/11/2019 (SEI! 3750092);
- Despacho ASSOP, de 23/12/2019 (SEI! 3868010);
- Ofício nº 70/2020/ASJIN-ANAC, de 10/01/2020 (SEI! 3899124);
- Aviso de Recebimento - AR, de 20/01/2020 (SEI! 3978013);

- Despacho ASJIN, de 09/03/2020 (SEI! 4110207);
- Parecer nº 728/2020/JULG/ASJIN/ASJIN, de 28/09/2020 (SEI! 4816744);
- NOTA TÉCNICA Nº 5/2020/CJIN/ASJIN, de 09/10/2020 (SEI! 4818752);
- Despacho ASJIN, de 23/11/2020 (SEI! 5044015);
- PARECER n. 00286/2020/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, de 14/12/2020 (SEI! 5132354);
- DESPACHO n. 01507/2020/PROT/PFEANAC/PGF/AG, de 14/12/2020 (SEI! 1323682);
- DESPACHO n. 00304/2020/PG /PFEANAC/PGF/AGU, de 14/12/2020 (SEI! 5132372); e
- Despacho ASJIN, de 08/02/2021 (SEI! 5337401).

**É o relatório.**

## 2. DA FUNDAMENTAÇÃO

Conforme se observa em trechos extraídos do CBA, no que tange ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - SIPAER, abaixo, *in verbis*:

**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);**

(...)

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.

(...)

§ 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.

(...)

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.

(...)

**(sem grifos no original)**

Deve-se apontar, *ainda*, o que estabelece a Lei nº 11.182/2005, esta Lei de criação da ANAC, conforme abaixo, *in verbis*:

**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;

(...)

**(sem grifos no original)**

*Quanto ao presente processo*, observa-se que o então analista desta ASJIN sugere a realização de diligência ao setor técnico (SEI! 3741395), oportunidade em que este, *entre outras coisas*, sugeriu que a questão fosse encaminhada à Procuradoria Federal junto à ANAC (SEI! 3868010), o que foi providenciado (SEI! 4816744, 4818752 e 5044015).

A Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC (PF-ANAC), por intermédio do PARECER n. 00286/2020/PROT/PFEANAC/PGF/AGU, datado de 14/12/2020 (SEI! 5132354), apresenta, *ao final*, a sua conclusão, conforme abaixo, *in verbis*:

**PARECER n. 00286/2020/PROT/PFEANAC/PGF/AGU**

(...)

**III - CONCLUSÃO**

40. Ante o exposto, podemos concluir, pautando-nos pelas questões formuladas pela ASJIN no Despacho Sei! nº 5044015, o seguinte:

a) não compete à ANAC, a princípio, fiscalizar o cumprimento das disposições constantes da Norma do Comando da Aeronáutica - NSCA que não encontrem correspondência nos atos normativos da própria Agência;

**b) não compete à ANAC, a princípio, instaurar, conduzir ou decidir procedimento sancionador fundado em descumprimento de disposição constante da Norma do Comando da Aeronáutica - NSCA que não encontre correspondência nos atos normativos da própria**

**Agência; e**

c) tendo em conta as peculiaridades do item 2.1 da NSCA 3-7, que embasou a autuação, em especial o fato de o comando nele prescrito dirigir-se especificamente ao operador/proprietário de aeronave acidentada, não há com enquadrar o ato tido como infracional no art. 88 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

(...)

**(sem grifos no original)**

*Sendo assim*, não há dúvida quanto à interpretação pela ausência de competência desta ANAC em "[...] **instaurar, conduzir ou decidir procedimento sancionador fundado em descumprimento de disposição constante da Norma do Comando da Aeronáutica - NSCA que não encontre correspondência nos atos normativos da própria Agência; [...]** (sem grifos no original)".

*Desta forma, salvo engano*, como o presente processamento não identificou nenhum ato normativo, *ou seja*, nenhuma norma complementar específica, que seja, *efetivamente*, de competência desta ANAC, deve-se concordar com a Procuradoria Federal junto a esta ANAC.

Importante ressaltar que, *embora o parecer supracitado não seja de caráter vinculante*, este analista técnico concorda com a manifestação trazida pela Procuradoria Federal junto à ANAC, acompanhando, *a partir desse momento*, este entendimento.

### 3. DA CONCLUSÃO

*Pelo exposto*, sugiro **ANULAR A DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA, CANCELANDO** a sanção aplicada por aquele setor de decisão, **ENCAMINHANDO** o presente processo à Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, de forma que esta venha a apresentar um ato normativo desta ANAC que seja correspondente ao ato cometido pelo interessado, *caso houver*, realizando na sequência, *então*, a necessária convalidação do enquadramento apontado no Auto de Infração nº 000847/2015/SPO, de 30/03/2015, *se for o caso*.

**IMPORTANTE:** Mesmo que não haja tempo hábil para dar continuidade a este processamento ou a Superintendência de Padrões Operacionais - SPO venha a reconhecer não haver qualquer ato normativo de competência desta ANAC que possa vir a ser utilizado para o perfeito enquadramento do ato do interessado no presente processo, tendo em vista a importância do assunto, *ou seja*, a necessidade do órgão regulador garantir o recebimento da tempestiva comunicação de todas as ocorrências aeronáuticas, seja de um acidente ou um incidente aeronáuticos, sendo, *assim*, de interesse desta ANAC, **SUGERE-SE** a apreciação da presente questão por aquela Superintendência, de forma que esta venha a tomar as providências necessárias junto aos seus agentes fiscais, bem como, junto ao seu setor normativo, *se for o caso*.

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

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

**SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS**

Especialista de Regulação em Aviação Civil  
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 14/04/2021, às 08:07, 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 **5589313** e o código CRC **C8F3C686**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
CJIN - CJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 85/2021**

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

Brasília, 14 de abril de 2021.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo Sr. **JOÃO ALBERTO PIEDADE PUCCI e OUTROS**, CPF nº. 026.412.329-87, 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 3-7 (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 92/2021/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 5589313], 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:**

- **por ANULAR A DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA, CANCELANDO** a sanção aplicada por aquele setor de decisão, **ENCAMINHANDO** o presente processo à Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, de forma que esta venha a apresentar um ato normativo desta ANAC que seja correspondente ao ato cometido pelo interessado, *caso houver*, realizando na sequência, *então*, a necessária convalidação do enquadramento apontado no Auto de Infração nº 000847/2015/SPO, de 30/03/2015, *se for o caso*.

**IMPORTANTE:** Mesmo que não haja tempo hábil para dar continuidade a este processamento ou a Superintendência de Padrões Operacionais - SPO venha a reconhecer não haver qualquer ato normativo de competência desta ANAC que possa vir a ser utilizado para o perfeito enquadramento do ato do interessado no presente processo, tendo em vista a importância do assunto, *ou seja*, a necessidade do órgão regulador garantir o recebimento da tempestiva comunicação de todas as ocorrências aeronáuticas, seja de um acidente ou um incidente aeronáuticos, sendo, *assim*, de interesse desta ANAC, **SUGERE-SE** a apreciação da presente questão por aquela Superintendência, de forma que esta venha a tomar as providências necessárias junto aos seus agentes fiscais, bem como, junto ao seu setor normativo, *se for o caso*.

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 16/04/2021, às 08:53, 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 **5593329** e o código CRC **A0A62578**.

---

Referência: Processo nº 00068.002117/2015-38

SEI nº 5593329

