

PARECER Nº 67/2021/CJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00058.027868/2018-29
INTERESSADO: EDINALDO DIAS AMANAJAS

Brasília, 18 de março de 2021.
ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS											
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Interessado	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Protocolo do Recurso	Multa aplicada em Primeira Instância
00058.027868/2018-29	670296201	005580/2018	EDINALDO DIAS AMANAJAS	21/05/2017	02/08/2018	03/10/2018	04/10/2019	17/06/2020	23/09/2020	23/09/2020	R\$ 3.500,00

Enquadramento: Art. 88-N e Art. 302, II, "n" da Lei 7.565 de 19/12/201986.

Infração: Remover aeronave acidentada ou seus destroços, sem autorização da autoridade de investigação SIPAER

Proponente: Eduardo Viana Barbosa – SIAPE 1624783 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 1381, DIRP/2016).

INTRODUÇÃO

1. HISTÓRICO

2. **Do auto de Infração:** Na análise do BROA Nº 89/ASIPAER/2017, com os registros do acidente aeronáutico envolvendo a aeronave de marcas PT-CGM, no dia 21 de maio de 2017, de propriedade do Sr. EDINALDO DIAS AMANAJAS, CPF nº 281.660.432-20, ficou constatado que a aeronave efetuou pouso de emergência, em via pública, no município de Parauapebas/PA. Consta ainda que aeronave fora removida do local do acidente sem autorização da autoridade de investigação SIPAER. O proprietário/operador, ao permitir que a aeronave acidentada fosse removida sem sua liberação pela autoridade de investigação contrariou o que dispõe o Art. 88-N do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c o Art. 302, II, "n" desse mesmo dispositivo legal.

3. **Do Relatório de Fiscalização:**

4. De acordo com Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave nº 89/ASIPAER/2017, no dia 21 de maio de 2017, durante sobrevoo no município de Parauapebas/PA, a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PT-CGM, modelo PA-28-140, número de série 28-20801, se envolveu em acidente ao efetuar pouso forçado em via pública. O fato provocou danos à aeronave e lesões aos seus ocupantes, no entanto, não houve vítimas fatais.

5. A equipe de ação inicial visitou o local do acidente no dia subsequente ao ocorrido, constatando que referida aeronave **não se encontrava mais no local, sendo removida sem autorização da autoridade de investigação SIPAER**. Tal fato contraria o disposto no Art. 88-N do Código Brasileiro de Aeronáutica:

Art. 88-N. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei.

6. O BROA nº 89/ASIPAER/2017 relata que através do testemunho de populares e vídeo recebido de redes sociais (anexo), foi possível a identificação do condutor da aeronave, que a operava no momento do acidente, Sr. HIPÓLITO CONSTÂNCIO DA SILVA REIS NETO. Este não possui registro como aeronauta nesta Agência. Portanto, não estava licenciado/habilitado a pilotar qualquer tipo de aeronave. Sobre o fato, versa o RBHA 91 c/c RBAC 61:

RBHA 91

91.5 - REQUISITOS PARA TRIPULAÇÕES

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, a menos que:

(...)

(3) a operação seja conduzida por tripulantes adequadamente qualificados para a aeronave e para a função que exercem a bordo e detentores de certificado de capacidade física válidos.

RBAC 61

61.3 Condições relativas à utilização de licenças, certificados, habilitações e autorizações.

(a) Licença/certificado e habilitações de piloto: só pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil quem seja titular e esteja portando uma licença/certificado de piloto com suas habilitações válidas, expedidas em conformidade com este Regulamento, e apropriadas à aeronave operada, à operação realizada e à função que desempenha a bordo.

7. Segundo Registro Aeronáutico Brasileiro, a aeronave de marcas PT-CGM está registrada na categoria TPP (PRIVADA), tendo como proprietário e operador o Sr. EDINALDO DIAS AMANAJAS, CPF nº 281.660.432-20.

8. O Sr. EDINALDO DIAS AMANAJAS, na qualidade de proprietário/operador da aeronave PT-CGM, não poderia ter permitido que a mesma fosse conduzida por tripulante não qualificado adequadamente para o exercício da função, uma vez que o Sr. HIPÓLITO CONSTÂNCIO DA SILVA REIS NETO, não possuía qualquer licença/habilitação para a operação de aeronaves. Ao permitir essa prática, colocando em risco a segurança de voo, o operador da aeronave contrariou o que preceitua o Art. 302, inciso II, alínea 'n' do CBA, combinado com o disposto no RBHA 91.5 (a) (3). Como descrito alhures, a operação culminou em acidente aéreo.

9. Observa-se que o Sr. EDINALDO DIAS AMANAJAS é responsável solidariamente por qualquer infração resultante da exploração da aeronave e que a operação desta por pessoa não habilitada configura infração administrativa:

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

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

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

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

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

10. Ademais, de acordo com as informações fornecidas pelo Sistema de Aviação Civil (SACI), na ocasião do acidente (21/05/2017) a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) da aeronave PT-CGM encontrava-se **venida** desde o dia 02/07/2016, condição essa que já havia levado à suspensão automática do seu Certificado de Aeronavegabilidade, conforme se pode verificar no extrato emitido cuja cópia se encontra em anexo a este Relatório. Ou seja, no momento do acidente a aeronave PT-CGM encontrava-se em situação irregular perante o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), sem condições de realizar operação de voo:

91.409 - INSPEÇÕES

(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes à operação, esta aeronave:

(1) tenha feito e sido atestada uma inspeção anual de manutenção (IAM), de acordo com o RBHA 43 e com o parágrafo 91.403 (i) deste regulamento, e tenha sido aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada pela seção 43.7 daquele regulamento;(...)

Sendo assim, ficam evidenciadas as seguintes infrações aplicáveis ao proprietário/operador da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PT-CGM, Sr. EDINALDO DIAS AMANAJAS:

art. 302, inciso II, alínea "n" c/c art. 88-N da Lei 7.565/86.

art. 302, inciso II, alínea "n" c/c RBHA 91, seção 91.409, parágrafo (a), item (1).

art. 302, inciso II, alínea "n" c/c RBHA 91, seção 91.5, parágrafo (a), item (3).

11. E ao condutor da aeronave no momento do acidente, Sr. HIPÓLITO CONSTÂNCIO DA SILVA REIS NETO:

art. 302, inciso VI, alínea "d" da Lei 7.565/86 c/c RBHA 91, seção 91.5, parágrafo (a), item (3) e RBAC 61, seção 61.3, parágrafo (a).

12. Termos em que, pede deferimento.

13. A **Decisão de Primeira Instância (DC1)** condenou a interessada à sanção de multa no valor de **R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais)** prevista pela ocorrência da situação descrita nos arts. 88-N e 302, inc. II, al. "n" do CBAer,

14. **Do Recurso**

15. O interessado reitera integralmente as alegações apresentadas em sede de Defesa Prévia.

16. É o relato.

PRELIMINARES

17. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

18. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada ao interessado pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base nos autos do processo, que o interessado removeu aeronave acidentada ou seus destroços, sem autorização da autoridade de investigação SIPAER, infração capitulada no Art. 88-N e Art. 302, II, "n" da Lei 7.565 de 19/12/201986:

"Art. 88-N. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas podem ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização da autoridade de investigação Sipaer, que deterá a guarda dos itens de interesse para a investigação até a sua liberação nos termos desta Lei."

19. combinado com o

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

[...]

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo:"

20. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos da Decisão anterior, **naquilo que couber aos casos específicos**, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância, **nos demais aspectos**, a fim de que passem a fazer parte integrante do presente relatório.

21. **Das alegações do Interessado:**

22. **Da alegação de tempestividade do Recurso interposto:**

23. Tal aspecto fora analisado sob Despacho SEI nº 4856387 e entendido que foram preenchidas as condições de admissibilidade, assim, validado o recurso interposto.

24. **Da alegação de nulidade das citações:**

25. Reitera-se o arguido em sede de Primeira Instância que constatou "*que o atuado foi regularmente notificado acerca da infração imputada por meio do AI 005580/2018 2075639 em 03/10/2018, conforme data do Diário Oficial da União 2297439, estando os autos à sua disposição para dele fazer vistas, a qualquer momento, em devida observação do princípio do contraditório e ampla defesa, optando o atuado por não apresentar sua defesa administrativa até a data de fechamento deste relatório.*"

26. Não havendo que se falar em nulidade da notificação da Decisão SEI nº 4420453 .

27. **Da alegação de ausência de responsabilidade, face à transferência de propriedade:**

28. Repisa-se o exposto em sede de Primeira Instância, acrescido ao fato de que **os documentos postos aos autos não comprovaram, de fato, a devida transferência de propriedade:**

A Certidão de Inteiro Teor emitida pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), anexada aos autos na data desta análise, informa, à fl. 5, que no período compreendido entre o dia 24/06/2015 e 17/04/2019 a aeronave PT-CGM tinha como proprietário inscrito no RAB o atuado EDINALDO DIAS AMANAJAS.

O art. 116 da Lei Federal 7.565/1986, CBAer, dispõe acerca da propriedade de aeronaves civis brasileiras:

Art. 116. Considera-se proprietário da aeronave a pessoa natural ou jurídica que a tiver:

[...]

V - inscrito em seu nome no Registro Aeronáutico Brasileiro, consoante instrumento público ou particular, judicial ou extrajudicial (artigo 115, IV)

O art. 122 do mesmo diploma legal apresenta o conceito de exploração de aeronave, *in verbis*:

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Já o art. 124 da mesma Lei Federal estabelece a responsabilidade solidária entre o explorador e o proprietário de aeronaves, *in verbis*:

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave

Nesta esteira, embora a aeronave acidentada estivesse sendo operada por pessoa diversa do proprietário, conforme informado no anexo BROA 2078382, onde verificou-se que a aeronave estava sendo pilotada por HIPÓLITO CONSTÂNCIO DA SILVA REIS NETO, temos que nos termos dos art. 122 c/c 124 § 2º, acima, haverá responsabilidade solidária entre o operador e proprietário da aeronave por todas as infrações cometidas durante qualquer operação de aeronave.

29. **Do pedido de redução do valor da multa aplicada:**

30. Quanto à possibilidade de agravamento da sanção aplicada, observa-se que no caso em tela, o ato infracional, que é alvo do processo em discussão – remover aeronave acidentada - como tudo em matéria de aviação civil, possui relação, direta ou indireta, com a segurança de voo. Com isso, não se vislumbra a hipótese de motivar, como circunstância agravante, a “exposição ao risco da integridade física

de pessoas”. Ainda mais, fato posterior ao acidente em si.

31. Vale ressaltar que tal condição gravame já se encontra englobada na própria tipificação da conduta em tela, ou seja, na previsão legal da infração. Por este motivo, não se considera possível agravar a penalidade com base na referida agravante, por ser um componente já caracterizador da própria infração.

32. Esse entendimento da Junta Recursal é aplicado tanto em súmulas, quanto em casos isolados.

33. Ademais, não cabe às Instâncias desta Agência apontarem presença de efetivo risco, mas, sim, confirmar, ou não, a possibilidade de aplicação dessa. Isso ocorreria no caso em que o agente apontasse efetivamente o risco expressamente, por conta da ação fiscal. O que não é caso, tendo em vista que o ato infracional aqui discutido é a remoção e não o acidente em si.

34. Portanto, não vislumbro a incidência de gravame ao fato, afastando a hipótese prevista no Inciso VI, do Parágrafo 2º, do Artigo 36 da Resolução/ANAC nº 472/2018 e, assim, considero, em parte a arguição do recorrente.

35. **Do pedido de exclusão do nome do Recorrente dos registros relativos à aeronave:**

36. Ora, segundo a legislação em vigor, cabe ao proprietário tal atribuição:

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

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

[...]

VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

[..]

k) vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida;

37. Não o fazendo em tempo hábil, cabe, ainda, outra infração por infração aos dispositivos supra mencionados.

38. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos da Decisão anterior, **naquilo que couber aos casos específicos**, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, declarando concordância, **nos demais aspectos**, a fim de que passem a fazer parte integrante do presente relatório.

39. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

40. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no Inciso VI do artigo 299 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986, pelo fato de deixar de recusar-se a prestar informações solicitadas por agente da fiscalização.

41. A Resolução ANAC nº 472, de 2018 entrou em vigor em 04/12/2018 e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a Instrução Normativa nº 08, de 2008 e, dentre outras disposições, estabeleceu em seu Art. 82. que as novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

42. A sobredita Resolução ANAC nº 25, de 2008, estabeleceu que a sanção de multa será expressa em moeda corrente, calculada a partir do valor intermediário (grifo meu) constante das tabelas aprovadas em anexo àquela Resolução, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica

43. Quanto à gradação das sanções ficou estabelecido no artigo 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

44. Ressalta-se que, para a infração em tela, a multa corresponde ao fato em referência à tabela Anexo I à Resolução ANAC nº 472, de 06/06/2018, cujos valores estão abaixo discriminados e que para sua interpretação, há de se considerar as circunstâncias agravantes e atenuantes do rol taxativo do art. 36 da mesma Resolução, de modo a fixar a sanção em concreto:

R\$ 2.000,00 (dois mil reais) – valor de multa mínimo referente à infração;

R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) – valor de multa médio referente à infração; e

R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) – valor de multa máximo referente à infração.

45. **Das Circunstâncias Atenuantes**

46. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, (“o reconhecimento da prática da infração”) entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, além de não incorrer em atitude processual contraditória para com o reconhecimento como, por exemplo, defender-se no mérito ou buscar imputar a responsabilidade pela prática da infração a outrem.

47. *In casu*, a Interessada não reconhece a prática da infração, conforme o disposto no § 1º, bem como alega ocorrência de fato adverso ao descrito no Auto de infração, não o podendo usufruir de tal benefício.

48. No mesmo sentido, a interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Registre-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do § 1º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

49. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008 (“a inexistência de aplicação de penalidades no último ano”), no caso em tela, verificam-se atenuantes, pois a autuada não recebeu penalidades no último ano anterior à data da infração), conforme consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC, da ANAC, na data desta decisão.

50. **Das Circunstâncias Agravantes**

51. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não foram encontradas qualquer outro elemento que configure as hipóteses previstas no § 2º do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, conforme discutido no **item 30** do presente Parecer: **Do pedido de redução do valor da multa aplicada.**

52. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Por tudo o exposto, dada a **inexistência de circunstâncias atenuantes e ausência de agravantes** aplicáveis ao caso, entendo que deva ser **REDUZIDA** a sanção aplicada pela primeira instância administrativa para o valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), que é o valor mínimo previsto no Anexo da Resolução/ANAC nº 472/2018.

53. **CONCLUSÃO**

Ante o exposto, sugiro:

- CONHECER do recurso e, no mérito, **DAR-LHE PROVIMENTO PARCIAL, REDUZINDO** o valor da multa aplicada em sede **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**, em favor de EDINALDO DIAS AMANAJAS, no patamar mínimo, isto é, R\$ 2.000,00 (dois mil reais), **respondendo solidariamente**, pela remoção de aeronave acidentada ou seus destroços, sem autorização da autoridade de investigação SIPAER, infração capitulada no Art. 88-N e Art. 302, II, "n" da Lei 7.565 de 19/12/201986.
- Reajuste-se o crédito 670296201.
- Submeta-se ao crivo do decisor.

Eduardo Viana
SIAPE - 1624783

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 1381/DIRP/2016



Documento assinado eletronicamente por **Eduardo Viana Barbosa, Analista Administrativo**, em 22/03/2021, às 17:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5507983** e o código CRC **A307ED92**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 67/2021

PROCESSO Nº 00058.027868/2018-29

INTERESSADO: EDINALDO DIAS AMANAJAS

Brasília, 29 de março de 2021.

1. Trata-se de recurso em desfavor de decisão que confirmou a conduta descrita pelo Auto de Infração nº 005580/2018, por descumprimento da legislação vigente com fundamento no Art. 88-N e Art. 302, II, "n" da Lei 7.565 de 19/12/201986, com aplicação de multa.

2. Recurso conhecido e recebido sem efeito suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 38 da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

3. A Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018, no art. 38, § 1º, prevê a aplicação do efeito suspensivo ao recurso em situação excepcional, quando a autoridade decisora, de ofício ou a pedido, entende presente a hipótese de "justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução" (art. 61, parágrafo único, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999). No caso dos autos, por força do art. 53 do mesmo diploma normativo, a movimentação do expediente para efeito de cobrança deve ocorrer somente após a constituição definitiva da multa. Logo, sem atos de cobrança anteriores inexistente a possibilidade de inscrição prévia em dívida ativa e consequentes efeitos negativos, de modo que **o recebimento da manifestação é feito apenas no efeito devolutivo.**

4. A citada Resolução 472/2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, e por conseguinte o rito de constituição e aplicação de sanções administrativas na Agência é expressa no 53 que encerrado o contencioso administrativo mediante a imposição de sanção pecuniária, o autuado terá o prazo de 30 (trinta) dias para o cumprimento da decisão proferida contados da sua intimação. Isso posto, não se enxerga "justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução" do art. 61, p. un., da Lei 9.784/1999 que justifique a aplicação do efeito suspensivo. Encaminhamento à eventual cobrança apenas depois de concluído o litígio administrativo, nos termos do citado artigo 53.

5. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 5507983), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784, de 1999.

6. **As alegações do(a) interessado(a) não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa, restando, assim, configurada a infração apontada pelo AI.**

7. Falhou o interessado em fazer prova desconstitutiva da infração, à luz do art. 36 da Lei 9.784/1999. Os autos mostram que EDINALDO DIAS AMANAJAS, proprietário da aeronave à época dos fatos, deve responder pela remoção de aeronave acidentada ou seus destroços, sem autorização da autoridade de investigação SIPAER.

8. Dosimetria adequada para o caso, conforme parecer.

9. 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:

- CONHECER do recurso e, no mérito, **DAR-LHE PROVIMENTO PARCIAL, REDUZINDO** o valor da multa aplicada em sede **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**, em favor de EDINALDO DIAS AMANAJAS, para o patamar mínimo, qual seja, o valor de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, pela remoção de aeronave acidentada ou seus destroços, sem autorização da autoridade de investigação SIPAER, infração capitulada no Art. 88-N e Art. 302, II, "n" da Lei 7.565 de 19/12/201986.

À Secretaria.

Reajuste-se o crédito 670296201.

Notifique-se. Publique-se.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018

Presidente Turma Recursal – RJ.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 29/03/2021, às 11:48, 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 **5508717** e o código CRC **9B46ADD0**.

Referência: Processo nº 00058.027868/2018-29

SEI nº 5508717