VOTO

PROCESSO: 00058.036370/2018-57

INTERESSADO: ANDRÉ RIBEIRO VILELA

RELATOR: RICARDO BEZERRA

DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

0.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiu competência à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a habilitação de tripulantes, e as demais atividades de aviação civil, bem como decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência (art. 8º, incisos X e XLIII).

0.2. Por sua vez, o art. 56, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, dispõe:

> Art. 56. Das decisões administrativas cabe recurso, em face de razões de legalidade e de mérito.
>
> § 1º O recurso será dirigido à autoridade que proferiu a decisão, a qual, se não a reconsiderar no prazo de cinco dias, o encaminhará à autoridade superior.

0.3. O art. 46 da Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018, dispõe:

> *Art. 46. Cabe recurso à Diretoria, em última instância administrativa, a ser apresentado no prazo de 10 (dez) dias, quando as decisões proferidas pela autoridade competente para julgamento implicarem sanções de cassação, suspensão ou multa acima do valor de R$ 100.000,00 (cem mil reais).*

0.4. Para tanto, estabelece ainda a referida Resolução, em seu art. 47, que a admissibilidade do recurso à Diretoria Colegiada será aferida pela própria autoridade recorrida, que encaminhará o recurso admitido à Diretoria.

0.5. Ainda, pelas disposições contidas no Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, art. 9º, *caput*, compete à Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.

0.6. Constata-se, portanto, que a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da ANAC, estando o encaminhamento feito pela Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN (Doc. 3006558) revestido de amparo legal, podendo concluir que estão atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre o recurso apresentado pelo interessado.

1. DA ANÁLISE

1.1. Apresenta o interessado ANDRÉ RIBEIRO VILELA recurso administrativo, em face da decisão de Primeira Instância nº 1480/2018/CCPI/SPO, especificamente quanto à sanção restritiva de direitos na forma de suspensão, pelo prazo de 90 (noventa) dias, do certificado de habilitação técnica averbado a licença Piloto Comercial - PCM nº 18766 de que o infrator é titular.

1.2. Resumidamente, alega o Recorrente que a decisão de primeira instância padece de vício, vez que não há qualquer fundamentação ou mesmo explicação das razões que levaram o julgador a fixar o prazo de 90 (noventa) dias de suspensão.

1.3. Por esse motivo, requer seja reconhecida a violação aos princípios do contraditório, ampla defesa e da motivação, e por consequência, seja dado provimento ao recurso para afastar a aplicação da sanção restritiva na forma de suspensão.

1.4. Alternativamente, apresenta também o Recorrente, pedido de redução do *quantum* da suspensão e compensação do período que o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) teria permanecido suspenso, nos termos do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil -RBAC Nº 67.

1.5. Os argumentos apresentados, no entanto, não merecem acolhida, como restará demonstrado a seguir.

1.6. Conforme se depreende do autos, o Auto de Infração nº 006310/2018 (Doc. 2300612) foi claro ao descrever os atos praticados pelo Recorrente que resultaram na autuação. Senão veja-se:

> Em 18/11/2017, o tripulante, pilotando a aeronave PR-ARV, realizou voo a baixa altura na represa Jurumiri, localizada próxima à Fazenda São Joaquim, na cidade de Arandu - SP. Também realizou pousos e decolagens na fazenda, executando manobra não prevista com intuito de reduzir a velocidade da aeronave, tocando os pneus na superfície da água da represa, para executar o pouso em suas margens. As manobras foram amplamente divulgadas em vídeos disponíveis na rede mundial de computadores.

1.7. Ressalte-se que a descrição dos fatos também consta do Relatório Final Simplificado do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA (Doc. 2300872).

1.8. O Auto de Infração, por sua vez, apresentou a normatização aplicada ao caso, bem como o dispositivo legal que ampara a aplicação de penalidade, qual seja: artigo 299, inciso II, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, e item 91.13 do RBHA 91.

1.9. Conforme preceitua o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil -RBAC nº 91, no seu item 9.13, *nenhuma pessoa pode operar uma aeronave de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas ou propriedade de terceiros.* Reforça ainda o referido regulamento que *nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, mesmo não sendo com o propósito de voar, em qualquer parte da superfície de um aeródromo público ou privado (inclusive em áreas de embarque de pessoas e cargas), de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros.*

1.10. O Código Brasileiro de Aeronáutica, estabelece em seu art. 299, inciso II, que nos casos de execução de serviços aéreos de forma que possa vir a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação das normas de segurança dos transportes, poderá ser aplicada a penalidade de suspensão ou até mesmo cassação de quaisquer certificados de habilitação expedidos segundo as regras daquele Código. Conforme art. 301 do mesmo diploma legal, a suspensão poderá ser por prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, prorrogáveis por igual período.

1.11. A decisão recorrida foi clara ao demonstrar as normas que regulamentam a respectiva operação, bem como a gravidade dos atos praticados pelo autuado, o que motivou a aplicação de sanção restritiva de direitos, na forma de **suspensão, pelo período de 90 (noventa) dias,** do certificado de habilitação técnica averbado a licença PCM nº 18766 de que o infrator é titular, em total consonância aos princípios da ampla defesa, do contraditório e da motivação. Confira-se:

> 4. O RBHA 91 (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutico) é um regulamento que visa estabelecer regras com o fito de disciplinar a operação de qualquer aeronave civil, no Brasil. Destarte, todos as pessoas que pretendam operar no espaço aéreo brasileiro, sejam elas jurídicas ou físicas, devem observar as exigências contidas nesta legislação, e consequentemente cumprir com as diretrizes previstas pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer). Assim as operações conduzidas em desacordo com o previsto nas normas estabelecidas por parte dos tripulantes, ou a falta dessa observação pelo operador, compromete a segurança operacional e constituiu risco à segurança, à propriedade e, principalmente, à vida.
>
> (...)
>
> 7. Como visto no Relatório emitido pelo COMANDO DA AERONÁUTICA [SEI 2300872] o autuado realizou pousos e decolagens na fazenda, executando manobra não prevista com intuito de reduzir a velocidade da aeronave, tocando os pneus na superfície da água da represa, para executar o pouso em suas margens. Em um dos pousos, a aeronave colidiu contra a água da represa, perdeu o controle e capotou, **não restando dúvidas sobre a gravidade dos fatos cometidos.** (grifei)
>
> 8. Considera-se demonstrada a prática da infração havendo nos autos elementos a evidenciar a irregularidade, a qual sujeita o infrator à aplicação de sanção prevista em legislação aeronáutica.

1.12. Por sua vez, quanto a definição do prazo de suspensão, a decisão recorrida observou os limites estabelecidos no art. 301 do CBA, guardando efetivo cumprimento aos princípios da legalidade, razoabilidade e proporcionalidade estabelecido no art. 2º da Lei nº 9.784/99.

1.13. Não há portanto, na decisão recorrida, qualquer afronta aos princípios do contraditório, ampla defesa e da motivação, como tenta fazer parecer o Recorrente, que venha a maculá-la.

2. **DO PEDIDO ALTERNATIVO DE REDUÇÃO DA PENALIDADE**

2.1. Em pedido alternativo, vem o Recorrente requerer a redução da penalidade para 30 (trinta) dias de suspensão. Para tanto, argumenta apenas que seria "*forçoso reconhecer a exacerbação do prazo de suspensão*", e que "*diante do caso concreto a suspensão por 30(trinta) dias guarda proporção com os fatos acontecidos*".

2.2. Em rápida pesquisa formulada, foi possível localizar diversos vídeos divulgados na internet que retratam as manobras realizadas pelo autuado. Senão veja-se:

https://www.youtube.com/watch?v=LZlTdWSWBeo

https://www.youtube.com/watch?v=Vml0R7CwlV0

https://g1.globo.com/sp/itapetininga-regiao/noticia/video-flagra-manobras-arriscadas-e-perto-de-casa-antes-de-aeronave-cair-em-represa.ghtml

(pesquisa realizada em 14/06/2019)

2.3. Conforme imagens extraídas dos referidos vídeos, pode-se constatar que de fato foram realizadas as manobras descritas no auto de infração, chegando o piloto a tocar os pneus na superfície da água da represa em diversos momentos:

2.4. Constata-se ainda a realização de manobras descuidadas e/ou negligentes, conforme imagem abaixo:

2.5. Chega até mesmo, o piloto, a pousar nas margens da represa, desconsiderando totalmente a presença de pessoas no local, o que é comprovado pela própria capitação das imagens por terceiros:

2.6. É possível identificar, ainda o sobrevoo em baixa altitude sobre os imóveis existentes à margem da represa:

2.7. Por fim, ao tentar novamente tocar a superfície da água, bem próximo a margem da represa, a aeronave colidiu contra a água da represa, perdeu o controle e capotou:

2.8. Diante do quanto descrito no Relatório Final Simplificado do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA (Doc. 2300872), bem como das imagens veiculadas nas rede mundial de computadores, não há dúvidas quanto a operação, por parte do autuado, de aeronave de maneira descuidada e negligente, colocando efetivamente em risco vidas ou propriedades de terceiros.

2.9. Conforme esclarecido na Decisão de Primeira Instância, "Daniel Ferreira, pós-Doutor em Direito pela Universidade de Coimbra e Doutor e Mestre em Direito do Estado pela PUC-SP, conceitua a sanção administrativa como sendo '*a direta e imediata consequência jurídica, restritiva de direitos, de caráter repressivo, a ser imposta no exercício da função administrativa, em virtude da incursão de uma pessoa física ou jurídica num ilícito regularmente sindicável nesse âmbito'*. Assim, qualquer sanção tem três efeitos, uma vez aplicada: (a) repressão do infrator; (b) recomposição da legalidade; e, (c) prevenção de infrações, dado o efeito simbólico da sanção à sociedade. Os chamados efeito repressivo, reparatório e pedagógico. Portanto, além de reprimir o aeronauta regulado para que se recomponha a legalidade de sua conduta, quer-se prevenir outras infrações por parte de outros entes regulados".

2.10. Diante de todo o exposto acima e do constante dos autos, os atos praticados pelo autuado demonstram nitidamente a prática de infração, restando imperiosa a necessidade de aplicação de sanção compatível com gravidade dos fatos, evidenciando à aplicação de sanção prevista em legislação aeronáutica (art. 299, II - CBA).

2.11. Considerando a gravidade dos fatos, bem como a nítida operação de aeronave de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros, infringindo o disposto no artigo **299, inciso II** da Lei nº 7.565 de 19/12/1986 (CBA), não há elementos nos autos que justifique a redução da penalidade aplicada, principalmente considerando que a mesma observou os limites estabelecidos no art. 301, do CBA, bem como aos princípios da proporcionalidade e razoabilidade, aos quais está adstrita a Administração Pública.

3. DO PEDIDO ALTERNATIVO DE COMPENSAÇÃO DO PERÍODO QUE O CERTIFICADO MÉDICO AERONÁUTICO (CMA) TERIA PERMANECIDO SUSPENSO

3.1. Relata, ainda, o Recorrente que, logo após o acidente com a aeronave, teria sido notificado pela ANAC, através da Notificação nº 830 (SEI)2017/GTFH/GCEP/SPO-ANAC, informando que o Certificado Médico Aeronáutico (CMA) foi suspenso na data de 24.11.2017, assim permanecendo suspenso pelo prazo de 30 (dias), até ser autorizado a renovar.

3.2. Diante disso, requer ainda o Recorrente que seja compensado o período de suspensão estabelecido nos presentes autos, com o período que esteve com seu CMA suspenso provisoriamente.

3.3. É imperioso esclarecer que, sobre o assunto, o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 67, em seu item 67.17, assim dispõe:

67.17 Suspensão ou cassação de um CMA

(a) Um CMA vigente será suspenso por qualquer uma das seguintes razões:

(1) quando o seu detentor tomar parte em acidente ou incidente aeronáutico grave;

3.4. Como se verifica, tal situação não se trata de sanção ou penalização por infração à normas aeronáuticas, mas tão somente de necessidade de cumprimento de requisito, qual seja, demonstrar o piloto que encontra-se em condições físicas para pilotar.

3.5. Desta forma, preceitua o RBAC nº 67, em seu item 67.105 (a), que após acidente ou incidente aeronáutico grave, o candidato deve se submeter a um exame de saúde pericial inicial.

3.6. Referido regulamento dispõe ainda que, cabe ao CENIPA a caracterização de um evento como incidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave ou acidente (item 67.145 c).

3.7. Conforme Relatório Final Simplificado do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA (Doc. 2300872), o evento ora sob análise foi classificado como ACIDENTE.

3.8. Assim sendo, resta claro que a suspensão do CMA do piloto é imposição automática do Regulamento, que se faz necessária para verificar as condições físicas para o piloto voltar a operação após acidente, não se caracterizando em sanção, mas precaução em relação a saúde do próprio piloto, além de visar, por óbvio, a segurança de voo. Desta forma, não caracterizando-se sanção, não há que se falar em *bis in idem*, em relação a aplicação de sanção restritiva de direitos, na forma de suspensão, pelo prazo de 90 (noventa) dias do certificado de habilitação técnica aplicada nos presentes autos.

3.9. Desta forma, inaplicável a compensação do período de suspensão do CMA do piloto, no cumprimento da suspensão do certificado de habilitação técnica averbado a licença PCM nº 18766 de que o infrator é titular ora em discussão.

4. DAS RAZÕES DO VOTO

4.1. Assim sendo, ante todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, conheço do Recurso Administrativo apresentado por **ANDRÉ RIBEIRO VILELA**, e **VOTO** por **NEGAR PROVIMENTO** ao apelo**,** mantendo-se a decisão de primeira instância em todos os seus termos.

É como voto.

RICARDO BEZERRA
Diretor - Relator

Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Sérgio Maia Bezerra**, **Diretor**, em 18/06/2019, às 17:39, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade, informando o código verificador **3118971** e o código CRC **36E0D9D8**.