



VOTO

PROCESSO: 00068.501327/2017-76

INTERESSADO: ANDRÉ LAGES SCORTEGAGNA

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos X, XXXV e XLIII combinado com a Lei nº 9.784/1999 estabelece a competência da Agência para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, reprimir infrações à legislação, e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência:

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 infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

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;

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;

Lei nº 9.784/1999

Art. 48. A administração tem o dever de explicitamente emitir decisão nos processos administrativos e sobre solicitações ou reclamações, em matéria de sua competência.

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.

1.2. O Regimento Interno desta Agência, Resolução ANAC nº 381/2016, estabelece como competência da Diretoria da ANAC, conforme art. 9º, XXVIII, julgar, em segunda instância administrativa, os recursos interpostos às sanções de suspensão ou cassação, com ou sem cumulação de sanção pecuniária, aplicadas em Primeira Instância administrativa.

1.3. Complementarmente, adotam-se os ritos processuais estabelecidos na Resolução ANAC nº 472/2018, que em seu art. 46 delimita, também, quando o recurso à Diretoria é cabível:

Resolução nº 472/2018

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).

1.4. Apesar de, no caso em tela, o valor da multa aplicada ser de R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais), tem-se que cumulativamente foi aplicada sanção de suspensão, por sessenta dias, de Certificado de Habilitação Técnica (CHT), o que autoriza o recebimento do pedido de reexame por este Colegiado.

2. DO RECURSO APRESENTADO

2.1. Como exposto no Relatório de Diretoria (SEI 4438906), trata-se de processo administrativo originado da lavratura do Auto de Infração (AI) nº 1668/2017 (SEI 0871893) e Relatório de Fiscalização nº 4371/2017 (SEI 0873896), no qual é exposta conduta imputada ao piloto sr. André Lages Scortegagna,

por operar a aeronave PT-WCI, “na modalidade de serviço aéreo especializado (agrícola) estando com seu Certificado de Aeronavegabilidade vencido e suspenso por IAM vencida e por NCIA”.

2.2. A decisão de primeira instância foi consignada nos seguintes termos (SEI 2998861).

DECIDO

1. que o Sr. ANDRE LAGES SCORTEGAGNA seja multado em R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais), como sanção administrativa, conforme a Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC 472, de 06 de junho de 2018, por cada descumprimento do disposto no art. 302, inciso I, alínea “d” da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, tendo em vista ter sido constatado que operou aeronave no dia 24/01/2017 sem que os documentos exigidos estivessem em vigor.

1.1. que o valor seja multiplicado por 2, haja vista a existência de mais de uma infração, uma vez que o autuado operou aeronave com certificados vencidos em 2 (dois) voos na data de 24/01/2017, conforme diário de bordo 04/PTWCI/16, resultando num valor total de **R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais)**.

2. que o Certificado de Habilitação Técnica (CHT), CANAC nº 531087, emitido em favor do autuado, seja **SUSPENSO pelo período de 60 (sessenta) dias**, a contar da data de trânsito em julgado da decisão da suspensão, de acordo com o art. 35 da Resolução ANAC nº 472/2018 c/c art. 289 da Lei 7.565 de 19/12/1986.

2.1. que após conhecido o trânsito em julgado da decisão de suspensão, notifique-se a Gerência de Certificação de Pessoas – GCEP/SPO para as devidas anotações no cadastro do autuado e efetivação da sanção, que deve ter seu cumprimento documentado e controlado nestes mesmos autos.

2.3. A Primeira Instância realizou análise de admissibilidade do recurso encaminhado à Diretoria Colegiada, consignada no documento SEI 4238520.

2.4. Em suas razões para reforma da decisão de Primeira Instância, o requerente pleiteia, inicialmente, que as duas infrações identificadas pela decisão sejam consideradas de natureza continuada, invocando a previsão contida no art. 71 do Código Penal. Segue argumentando que desconhecia a situação da Inspeção Anual de Manutenção da aeronave, uma vez que “a pasta documental da aeronave não se encontra a bordo pois que é direito previsto no item 137.501(a)(4) ...”.

2.5. O requerente aponta, em sequência, que não houve violação ao dever de lealdade e boa fé nas relações entre administrado e Administração, uma vez que o Diário de Bordo da aeronave foi apresentado, tão logo solicitado. Neste ponto, destaca-se, ainda, o pedido no recurso de aplicação de advertência:

7. Ocorreu uma falta, advindo dos próprios recursos do ambiente no qual a atividade se desenvolve. Falta que reconhecidamente enseja uma penalidade, a qual alude ante ao exposto a devida proporção e razoabilidade.

8. Tendo por explicado as condições do fato e sua condição a um só contexto fático, pugna-se para aplicar a pena de advertência, haja vista que do fato não houve dano, e a conduta foi sanada de forma satisfatória, servindo como lição, alinhando ao princípio educativo da penalidade.

2.6. Por fim, o recorrente, solicita que, caso administração opte pela aplicação de sanção, que essa seja atenuada e que seja afastada a suspensão, bem como seja atribuído o previsto no art. 28 da Resolução nº 472/2018, expõe-se:

9. Não sendo o caso de vosso entendimento, pugna-se pela aplicação de uma só conduta, uma só sanção na qual deva ser considerada as circunstâncias atenuantes previstas no art. 36 da Resolução 472/2018 ANAC, perfazendo o quantum de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), afastando sob qualquer hipótese a providência administrativa acautelatória da suspensão, pois que o fato ocorrido em 24/01/2017 está sob a iminência de prescrição e não mais subsumi ao caso concreto.

10. Conferir o benefício da redução de 50% do quantum sancionatório como previsto no art. 28 do mesmo diploma, reformando a Decisão em primeira instância e reiterando o compromisso de alinhar os interesses desta Autarquia com aqueles de seus administrados.

3. DA ANÁLISE

3.1. De início, afasta-se a aplicação do arbitramento sumário de multa solicitado pelo recorrente. Como previsto no art. 28 da Resolução nº 472/2018, tal benesse é cabida apenas quando solicitada previamente à emissão da decisão de primeira instância, decisão essa que, no presente processo, ocorreu em 16/08/2019 (documento SEI 2998861).

Art. 28. O autuado poderá apresentar, **antes da decisão administrativa de primeira instância**, requerimento dirigido à autoridade competente solicitando o arbitramento sumário de multa em

montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor médio da penalidade cominada à infração para imediato pagamento. (grifo nosso)

3.2. Quanto à argumentação central do recurso apresentado, a de que o piloto desconheceria a situação operacional da aeronave (Inspeção Anual de Manutenção), tem-se que tal argumento não deve prosperar.

3.3. Em que pese o previsto no item 137.501(a)(4) do RBAC 137, esse regramento não deve ser tomado como permissivo aos pilotos em operação aeroagrícola de executarem voos sem os devidos cuidados necessários. Aponta-se que o piloto em comando de uma aeronave tem a responsabilidade por toda sua operação e pela segurança do voo, sendo que somente é permitido operar uma aeronave civil se ela estiver em plenas condições aeronavegáveis.

3.4. O recorrente, ao se utilizar o RBAC 137 para alegar desconhecimento da situação operacional do equipamento em uso, demonstra, no mínimo, imprudência na execução de suas atividades. O piloto deve verificar as condições da aeronave previamente à realização do voo, inclusive no que tange à regularidade e à validade dos documentos da aeronave, sendo que, no caso em tela, restava sem dúvidas a situação irregular na data de ocorrência do voo, qual seja, Certificado de Aeronavegabilidade e Inspeção Anual de Manutenção vencidos.

3.5. Quanto à solicitação de continuidade de infração requerida, aponta-se que essa caracterização deve ser também afastada. A operação da aeronave na condição em que se encontrava representou um ato descuidado do piloto e do operador da aeronave. O piloto falhou com suas responsabilidades na função em que assumiu e foi, de maneira deliberada, negligente a não atender os procedimentos estabelecidos para sua profissão, em especial o RBAC 91, que traz, claramente, as regras de voo, e as responsabilidades e as atribuições do piloto em comando de uma aeronave. Nesses termos, entendo, como a Primeira Instância, que o requerente faltou com a lealdade e boa-fé na relação com a Administração, uma vez que havia condição proibitiva de uso da aeronave e ainda assim a utilizou em sua atividade aérea.

3.6. Quanto à proporcionalidade auferida na análise de dosimetria, observa-se que no recurso apresentado não foram trazidas circunstâncias atenuantes adicionais àquela já identificada pela unidade de Primeira Instância (“...*consubstanciada na inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento...*”).

3.7. Já ao se avaliar a circunstância agravante apontada, *risco de segurança de voo*, no caso concreto em análise, aponta-se que as operações agrícolas ocorrem costumeiramente em áreas de lavoura, isoladas de aglomerações de pessoas e não realizam o transporte de passageiros. Desse modo, ao efetuar a operação com aeronave irregular, o piloto colocou em risco sua própria vida. Entendo, pois, não caber a aplicação de agravante, uma vez que tal circunstância se faz inerente à infração cometida pelo recorrente.

3.8. Nesse sentido, a fim de se atingir os efeitos educativos ao piloto, considerando-se a gravidade dos fatos apurados, a ponderação das circunstâncias atenuantes e agravantes, e a exploração de atividade de serviço aéreo com aeronave sem os devidos certificados e manutenções válidas, mostra-se proporcional e razoável a aplicação de sanção pecuniária com cumulação de suspensão, ambas atenuadas, resultando, assim, no valor total de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais) e em 60 (sessenta) dias de suspensão do Certificado de Habilitação Técnica (CHT), em conformidade com o Anexo da Resolução nº 25/2008 e arts. 58 e 60 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 vigentes à época da infração apurada.

4. DAS RAZÕES DO VOTO

4.1. Assim sendo, ante todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, **VOTO** pelo conhecimento do Recurso Administrativo apresentado pelo sr. **ANDRÉ LAGES SCORTEGAGNA** e no mérito, por **PROVER-LHE PARCIALMENTE**, e pela reforma da decisão em primeira instância, aplicando-se sanção pecuniária total de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), referente às duas infrações identificadas, cumulativamente com sanção restritiva de direitos, na forma de suspensão, pelo período de 60 (sessenta) dias, a contar da data desta decisão, de seu Certificado de Habilitação Técnica (CHT), nos termos previsto no art. 302, inciso I, alínea “d” e no art. 289, ambos da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 23/06/2020, às 18:33, 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 **4459911** e o código CRC **AC94FDD8**.

SEI nº 4459911