



## VOTO

**PROCESSO: 00058.509260/2016-56**

**INTERESSADO: RODRIGO MAIA JACINTO**

**RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA**

### 1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º estabelece a competência da Agência para regular e fiscalizar os serviços aéreos, a segurança da aviação civil e a habilitação de tripulantes; reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções cabíveis, bem como, decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. Adicionalmente, a Resolução nº 472/2018, nos arts. 35 e 46, estabelece competência à Diretoria para deliberar sobre pedidos de recurso no âmbito dos Processos Administrativos Sancionadores que resultaram em sanção de suspensão ou de cassação e cuja admissibilidade foi aferida pela autoridade competente para julgamento em instância anterior.

1.3. Nesse sentido, resta evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar e julgar o presente recurso administrativo.

### 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Dos autos, observa-se que o Sr. Rodrigo Maia Jacinto foi regularmente notificado<sup>[1]</sup> da emissão de Auto de Infração<sup>[2]</sup> em seu desfavor, ocasião que lhe foi concedido prazo para apresentação de defesa, a qual foi protocolada<sup>[3]</sup> tempestivamente e considerada na decisão em primeira instância<sup>[4]</sup>, de competência da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO. Ato contínuo, o autuado foi novamente notificado<sup>[5]</sup>, neste momento do teor da Decisão, sobre a qual interpôs recurso administrativo<sup>[6]</sup> dentro do prazo regulamentar. Portanto, o curso dos atos confirma a observância do contraditório e da ampla defesa, bem como a regularidade processual.

2.2. Em sua peça recursal, em síntese, o piloto alega que realizou voo a baixa altura, em área sem existência de anteparos naturais ou edificado, longe de animais e mantendo distância segura de pessoas, contudo não apresenta prova que possa fundamentar sua exposição. Além disso, argumenta que o efeito didático pretendido com a aplicação da suspensão das habilitações já havia sido alcançado por meio da declaração de compromisso que apresentou em julho de 2016 e por não ter sido condenado por outro descumprimento às normas aeronáuticas vigentes, desde então.

2.3. Com a devida vênia as alegações não merecem prosperar.

2.4. A sistemática regulamentar que disciplina a aviação civil brasileira veda<sup>[7]</sup> que o piloto em comando submeta a aeronave, de forma intencional, a procedimentos que ponham em risco a segurança do voo, como acrobacias, voos rasantes, voos em formação ou qualquer outra ação que constitua perigo aos ocupantes, às pessoas ou instalações na superfície, salvo situações excepcionalíssimas, que não é o presente caso.

2.5. Conforme consta do relatório de fiscalização (SEI 4240162), e de forma elucidativa apresentada no documento SEI 4240162, de conhecimento do regulado, é inequívoco que o voo rasante realizado em formação com outra aeronave, ocorreu bem próximo a pessoas na superfície, gerando riscos à segurança acima dos níveis aceitáveis pela ANAC.

2.6. Nesse sentido, é incontroverso que o piloto descumpriu o estabelecido no item 91.111(a) do RBHA 91 (Regras Gerais de Operação para Aeronaves Civis), incorrendo na infração prevista no inciso II do art. 299 da Lei nº 7.565/1986, a qual é punível com a aplicação de multa, cumulada com sanção restritiva de direito, na forma de suspensão ou cassação de licenças e habilitações.

2.7. Cabe ressaltar que a sanção pecuniária aplicada pela primeira instância foi adimplida pelo autuado e não é objeto do presente recurso.

2.8. No que se refere à sanção restritiva de direitos na forma de suspensão, observa-se que a dosimetria aplicada pela SPO foi adequada. Como o autuado não possuía multa lançada no último ano quando da referida decisão e ele reconheceu a prática da infração, verificam-se presentes duas circunstâncias atenuantes. Por outro lado, como a infração incidiu em exposição ao risco da integridade física de pessoas e da segurança de voo, configurou-se uma circunstância agravante, resultando, portanto, em 40 (quarenta) dias de suspensão<sup>[8]</sup> dos certificados de habilitação técnica averbados à licença do recorrente.

2.9. Outrossim, por se tratar de uma suspensão punitiva, os efeitos pedagógico e coercitivo materializam-se com o efetivo cumprimento da penalidade restritiva de direitos.

2.10. Por fim, segundo informações do Centro de Investigação e Prevenção de Incidentes Aeronáuticos – CENIPA, no período compreendido entre 2008 a 2017, a *indisciplina de voo* foi fator contribuinte em mais de 20% dos acidentes aéreos com aviação particular<sup>[9]</sup>, o que reforça a importância da obrigação do piloto, na condução de sua aeronave, cumprir os regulamentos normativos, zelando pela segurança do voo, das pessoas e dos bens sobre a superfície.

### 3. CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO** pelo **CONHECIMENTO** do recurso administrativo apresentado pelo Sr. Rodrigo Maia Jacinto, para, no mérito **NEGAR-LHE PROVIMENTO**, mantendo, portanto, a decisão de primeira instância (SEI 0701313).

3.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN para as providências cabíveis.

É como voto.

**TIAGO SOUSA PEREIRA**

Diretor

[1] Ofício nº 45(SEI)/2016/GTFI/GEOP/SFI-ANAC, de 29 de novembro de 2016 (0217194) e AR (0217194)

[2] Auto de Infração nº 005645/2016, de 16 de novembro de 2016 (0181898)

[3] Defesa Prévia, de 12 de dezembro de 2016 (0261709)

[4] Decisão Primeira Instância nº 574/2019/CCPI/SPO, de 31 de julho de 2019 (0701313)

[5] Ofício nº 7426/2019/ASJIN-ANAC, de 12 de agosto de 2019 (3340721) e AR (3433279)

[6] Recurso Administrativo, de 26 de agosto de 2019 (3433752)

[7] Os fundamentos do entendimento podem ser consultados na Nota Técnica nº 3/2016/GEOP/GGAF, de 27 de maio de 2016 (0016337) no âmbito do processo (00058.057281/2016-82) que cuidou da interdição cautelar da aeronave envolvida no caso em deliberação.

[8] O Art. 37 da Resolução 472/2018 ANAC dispõe que: "O prazo da suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 60 (sessenta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 20 (vinte) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada no PAS, observado o mínimo de 20 (vinte) e máximo de 180 (cento e oitenta) dias, salvo os casos previstos em legislação específica".

[9] <http://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/estatisticas> - sumário estatístico da aviação particular

Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 15/04/2020, às 21:46, 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 **4219906** e o código CRC **B81E94B4**.

SEI nº 4219906