



VOTO

PROCESSO: 00067.000854/2018-59

INTERESSADO: RICARDO FREGONEZI BOARETO

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

1.1. A lei de criação da ANAC (Lei nº 11.182/2005) estabelece, respectivamente, nos incisos XXXI, XVI, XXXV e XLIII do art. 8º, a competência da Agência para emitir certificados de aeronavegabilidade; fiscalizar as aeronaves civis com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo; reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções cabíveis; e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. Por sua vez, o Regimento Interno da ANAC (Resolução nº 381/2016) atribui, no art. 9º, caput, à Diretoria, em regime de colegiado, analisar e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência. Além disso, o art. 50 da Resolução 472/2018 diz que um Processo Administrativo Sancionatório pode ser revisto a qualquer tempo pela Diretoria.

1.3. O inciso I do art. 36 do mesmo Regimento Interno atribui a Superintendência de Ação Fiscal – SFI a competência para planejar e executar as ações fiscais da agência. De acordo com o art. 51 da Resolução 472/2018 a admissibilidade do pedido de revisão será feita pela autoridade competente para julgamento em instância inferior.

1.4. Neste sentido, verifica-se que a matéria em discussão está dentro do escopo das competências da Diretoria Colegiada, estando o encaminhamento feito pela SFI revestido de amparo jurídico. Restando atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre o presente processo, passa-se à análise do objeto.

2. DA ANÁLISE

2.1. Introdução

2.1.1. Conforme apontado no relatório (SEI 5750649), o presente processo trata do pedido de revisão, interposto por Ricardo Fregonezi Boareto, em face de decisão de primeira instância relativa a julgamento do auto de infração nº 4882/2018.

2.1.2. Em primeiro lugar, devo reforçar a natureza de um pedido de revisão. Diferentemente de um recurso, tal pedido se baseia no art. nº 65 da Lei Nº 9.784/1999:

Art. 65. Os processos administrativos de que resultem sanções poderão ser revistos, a qualquer tempo, a pedido ou de ofício, quando surgirem fatos novos ou circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada.

Parágrafo único. Da revisão do processo não poderá resultar agravamento da sanção.

2.1.3. Importante reforçar o que já foi citado no relatório: primeiramente, o interessado teve a oportunidade de se defender do auto, direito que não exerceu. Além disso, exerceu de forma intempestiva o pedido de recurso frente à decisão de primeira instância.

2.2. Litispêndência e Bis-in-Idem

2.2.1. O pedido de revisão ora analisado se baseia no princípio da Litispêndência já que existe o processo SEI 00067.000855/2018-01, segundo a defesa, tratando do mesmo fato julgador.

2.2.2. Cumpre enfatizar que não se aplica, ao presente caso, o Código de Processo Civil - CPC, pois há lei específica que regula o processo administrativa no âmbito da Administração Pública Federal -

Lei nº 9.784/99. Mesmo assim, esta agência considera o princípio de *non bis-in-idem* em processos administrativos sancionadores.

2.2.3. De qualquer modo, no presente caso não seria caracterizado *bis-in-idem*, conforme já demonstrado no juízo de admissibilidade da SFI (SEI 5312931), uma vez que cada processo se refere a um voo diferente.

2.3. Fato Novo ou Circunstância Relevante

2.3.1. O mesmo parecer da SFI que faz o juízo de admissibilidade (SEI 5312931), entretanto, admite a admissibilidade do pedido em duas hipóteses:

Em face do exposto, caso: (i) entenda a Diretoria tratar-se de fato novo / circunstância relevante o fato de existir processo relacionado ao mesmo contexto fático julgado em separado pela primeira instância administrativa da Superintendência de Padrões Operacionais (CCPI/SPO); (ii) entenda a Diretoria tratar-se de inadequação da sanção aplicada o fato de ter sido arbitrado valores diferentes de multa para condutas infracionais de mesma natureza; restaria destacado fato novo, circunstância relevante e/ou inadequação da sanção aplicada, nos termos do Art. 65 da Lei Nº 9784/1999.

2.3.2. Passo então a enfrentar cada uma destas hipóteses.

2.4. Processo Relacionado Julgado em Separado

2.4.1. O julgamento de autos relacionados ao mesmo contexto fático de forma simultânea é recomendado pelo princípio da eficiência e a fim de se evitar interpretações divergentes.

2.4.2. Entretanto, não há de se falar em fato novo ou circunstância relevante o fato de os dois processos terem tido julgamentos de primeira instância por superintendências distintas uma vez que ambas eram competentes para tal análise na época em que cada decisão foi proferida.

2.5. Arbitramento de Valores Diferentes para Condutas Infracionais de Mesma Natureza

2.5.1. De fato, o processo ora em discussão e o citado no pedido de revisão do interessado, 00067.000855/2018-01, resultaram em valores diferentes para condutas infracionais de mesma natureza.

2.5.2. Uma avaliação mais detalhada dos processos levanta que o problema se inicia nos autos de infração que citam em seu histórico a alínea “c” do inciso I do art. nº 302 da Lei Nº 7556/1986 e, em seu campo de capitulação a alínea “n” do inciso II do mesmo artigo.

2.5.3. Tal divergência parece ter passado despercebida por todos, julgadores de ambos os autos, assim como pela defesa que não levantou tal discrepância mesmo neste pedido de revisão.

2.5.4. No caso do presente processo, a discrepância teve resultado direto no julgamento uma vez que a decisão de primeira instância (SEI 4123174) calcula o valor da infração com base na alínea “c” do inciso I enquanto a decisão final cita a alínea “n” do inciso II.

2.5.5. O julgamento do processo 00067.000855/2018-01 se baseou apenas na alínea “n” do inciso II. Além disso, considerou o agravante descrito no parágrafo segundo, inciso IV do art. nº 36 da resolução 472/2018.

2.5.6. Não é impossível a capitulação e dosimetria diferentes em fatos semelhantes por haver um grau de interpretação na avaliação do caso concreto. Não considero, desta forma, uma situação relevante para fins de revisão a mera existência de outra decisão em caso similar com capitulação ou dosimetria diferente.

2.5.7. Este caso, contudo, é uma situação excepcional por dois motivos: primeiro, o fato de os autos terem sido originados da mesma ação fiscalizatória descrita no processo SEI 00058.033401/2016-56; segundo, às divergências iniciais presentes no auto e não adequadamente discutidas nas decisões de primeira instância.

2.5.8. Por estes dois motivos, passo a analisar a questão de avaliar a inadequação da sanção aplicada

2.6. Avaliação da Sanção Aplicada

2.6.1. Em primeiro lugar, é importante deixar claro que a inconsistência no auto é meramente formal e não é motivo para torná-lo inválido. A descrição da infração é clara, e ambas as capitulações podem ser consideradas aceitáveis como será mostrado adiante. Nota-se também que mesmo neste pedido de revisão a defesa em nenhum momento levantou alguma dificuldade por este fato.

2.6.2. Passando à avaliação da capitulação a ser utilizada, começamos com o histórico da infração no auto (SEI 1863301):

O CA da aeronave em questão estava vencido desde 09/04/2015 e a realização do voo só foi possível por conta da "apresentação de regularidade" assinada pelo piloto Ricardo Fregonezi Boareto, CANAC 111951.

2.6.3. O objetivo de um certificado de aeronavegabilidade é, exatamente, atestar a aeronavegabilidade de uma aeronave. Segundo a definição da IS 21.181-001 em sua revisão B, vigente à época dos fatos:

Aeronavegabilidade: Para aeronave que requer projeto de tipo aprovado, significa que a mesma está aeronavegável por se encontrar de acordo com o projeto de tipo aplicável e em condições de operação segura. Aeronave que não possui certificado de tipo aprovado está aeronavegável quando se encontra segura para operação aérea.

2.6.4. Na época dos fatos, de acordo com a seção 5.6.1 da mesma IS, um Certificado de Aeronavegabilidade (CA) tinha validade de 6 anos para aeronaves operando segundo o RBAC 91 como era o caso.

2.6.5. Conforme pode ser visto no documento SEI 0357713 (processo 00058.033401/2016-56, citado no auto de infração), a aeronave em questão tinha validade do CA até 09.04.2015.

2.6.6. Logo, é natural que operar com um CA vencido significa não estar em uma condição aeronavegável conforme ementa do auto de infração e, portanto, que o piloto infringiu as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo conforme alínea "n" do inciso II do art. nº 302 da Lei Nº 7556/1986.

2.6.7. Entretanto, é igualmente possível uma interpretação de que a capitulação mais específica representada alínea "c" do inciso I do mesmo artigo também é aplicável (grifo nosso):

c - utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;

2.6.8. Sendo assim, considero ambas as capitulações aplicáveis. Fosse este um recurso às decisões de primeira instância, seria cabível uma reforma definindo uma capitulação única e padronizando a dosimetria.

2.6.9. Dado que este é um pedido de revisão, considero apenas válido discutir se há inadequação da sanção aplicada.

2.6.10. Considerando que os autos foram julgados com sanções diferentes e que o interessado já pagou a de valor mais alto, inclusive considerando um agravante não levantado no outro processo, proponho, pelo princípio da razoabilidade, o arquivamento deste auto de infração considerando a pena já aplicada no processo 00067.000855/2018-01 razoável para as ações praticadas pelo piloto listadas nos dois autos.

2.6.11. Gostaria ainda de registrar um fato relevante que não é novo, mas não teve a importância devida citada nos dois processos aqui discutidos. Neste caso, o piloto foi advertido pelo sistema DECERTA da expiração da validade do CA e assinou uma "apresentação de regularidade". Tal fato pode ser considerado falta de idoneidade profissional conforme inciso I do art. 299 da Lei 7565/2989. Esta agência está trabalhando em aperfeiçoar o processo sancionador e é importante que este tipo de atitude seja adequadamente considerado no futuro para separar de outros casos, como por exemplo, quando há uma infração, mas por descuido não intencional do interessado.

2.7. Encaminhamento

2.7.1. Por fim, mais do que resolver o caso concreto, é importante encaminhar ações para evitar que um problema igual ao enfrentado neste processo se repita. Por mais que o CA não tenha mais validade, conforme já explicado, ele pode ser suspenso por vencimento da validade de um RCA.

2.7.2. Além disso, a causa raiz parece vir de uma falta de coordenação entre SFI e SPO. Isso pode ocorrer em autos referentes à outras motivações e, portanto, é algo que deve ser alinhado entre essas duas superintendências.

3. DO VOTO

3.1. Desta forma, considerando o exposto e o fato de que o piloto já foi punido no processo 00067.000855/2018-01 com sanção considerada adequada, VOTO pelo conhecimento do Pedido de Revisão apresentado por **RICARDO FREGONEZI BOARETO** e no mérito, por **DAR-LHE PROVIMENTO**, de acordo com o art. 65 da Lei 9.784/1999, arquivando o presente processo sem aplicação de multa.

3.2. Na oportunidade, solicito à SPO e SFI que trabalhem a fim de definir de forma mais clara os limites de ação de cada área, a fim de evitar condições similares à deste processo.

É como voto.



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 07/06/2021, às 15:05, 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 **5784567** e o código CRC **86958790**.