PARECER Nº **167(SEI)/2017/ASJIN**
PROCESSO Nº 00065.020439/2012-46
INTERESSADO: MARLON PRANDO

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS										
NUP	**Crédito de Multa (SIGEC)**	**Auto de Infração (AI)**	**Tripulante**	**Data da Infração**	**Lavratura do AI**	**Notificação do AI**	**Decisão de Primeira Instância (DC1)**	**Multa aplicada em Primeira Instância**	**Protocolo do Recurso**	**Aferição de Tempestividade**
00065.019492/2012-02	645.199.143	06536/2011	MARLON PRANDO CANAC 913582	26/09/2011	28/11/2011	20/03/2012	24/10/2014	R$ 1.200,00	31/12/2014	11/02/2015
00065.020439/2012-46	645.171.143	06537/2011	MARLON PRANDO CANAC 913582	26/09/2011	28/11/2011	30/03/2012	24/10/2014	R$ 1.200,00	31/12/2014	11/02/2015

Enquadramento: Art. 302, II, alínea "d", da Lei nº 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica

Infração: Operar Aeronave com CHT Vencido

Proponente: Alfredo Eduardo Anastácio de Paula – SIAPE 1438735 – Portaria ANAC nº 2.218, de 2014

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto pelo Senhor MARLON PRANDO, em face de decisão proferida no curso dos Processos Administrativos nºs 00065.019492/2012-02 e 00065.020439/2012-46 , originados da lavratura dos Autos de Infração nº 06536/2011 e 06537/2011, infração capitulada na alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA, com as seguintes descrições:

AI nº 06536/2011: "*Foi constatado que, em 26/09/2011, às 00:50 hs. UTC, Vossa Senhoria operou aeronave PR-VLA, na função de copiloto do voo 4573, no trecho SBCT/SSUM, estando com seu Certificado de Habilitação Técnica do tipo da aeronave (L410) e o IFRA vencidos em 31/08/2011, contrariando o previsto na Seção 135.245, do RBAC 135, Artigo 20 (inciso III) e 162 da Lei 7.565 de 19/12/1986".*

AI nº 06537/2011: "*Foi constatado que, em 26/09/2011, às 02:50 hs. UTC, Vossa Senhoria operou aeronave PR-VLA, na função de copiloto do voo 4573, no trecho SSUM/SBTD, estando com seu Certificado de Habilitação Técnica do tipo da aeronave (L410) e o IFRA vencidos em 31/08/2011, contrariando o previsto na Seção 135.245, do RBAC 135, Artigo 20 (inciso III) e 162 da Lei 7.565 de 19/12/1986".*

2. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

HISTÓRICO

3. **Do Relatório de Fiscalização**

Em Relatório (fls. 05/06-v), a Fiscalização desta Agência informou que "o tripulante Marlon Silveira CANAC 913582 e CPF 80329578987 nos voos descritos abaixo operou como copiloto com a habilitação no equipamento L410 e IFR vencidas desde agosto de 2011, contrariando RBAC 135 Seção 135.245, artigos 20 e 162 da Lei 7.565 de 19.12.1986".

4. **Da Defesa do Interessado**

O interessado, regularmente cientificado (fls. 24), apresentou defesa (fls. 16/23), alegando que:

> i) Como o voo de verificação ficou agendado para o último dia de validade das presentes credenciais, o risco de ocorrer qualquer impedimento poderia gerar problemas, que ocorreu, e tiveram que cancelar o voo de verificação do dia 31/08/2011 devido ao falecimento da genitora do interessado no dia 30/08/2011, tendo sido solicitada prorrogação, que inicialmente recebeu parecer favorável da GVAG - Porto Alegre e, em resposta para o e-mail do Sr. Roberto Leipnitz, indicou que a prorrogação estava autorizada e que necessitava de um documento padronizado que foi encaminhado em 30/08/2011;
>
> ii) "Por motivo de força maior, realmente o cheque marcado para o dia 31de Agosto de 2011 não ocorreu, conforme citado acima, como já possuía a resposta que a prorrogação estava aceita, aguardamos a definição do Ilmo. Ten. Cel. Maurício Alves Pinto que, remarcou a data para o dia 06 de Setembro de 2011";

iii) Agendamento realizado e voo de verificação feito, foram emitidas duas FAP's - Fichas de Avaliação de Piloto, FAP 02 - Licença de PLA e Habilitação TIPO e, FAP 04- Habilitação de Voo por Instrumentos;

iv) Identificada a realização do voo de verificação em 06/09/2011, em 11/09, sempre ciente da prorrogação que havia sido aceita foram encaminhadas as fichas via sistema NRT - SAE - NEC, conforme fica determinado que os operadores 135 providenciem, com os localizadores (O-14-CMW-2011) e (O-15-CMW-2011);

v) Na mesma data (11/09/2011), novamente foi enviado outro e-mail para a GPEL - Porto Alegre, solicitando orientações sobre a demora da adequação do sistema eletrônico via site oficial da ANAC e reiterando o apontamento e correção dos dados de revalidação L410 e IFR, pois com recheque realizado desde o dia 06/09/2011, até a data de 11/09/2011, sem atualização ou resposta;

vi) A primeira resposta via sistema eletrônico, informando que haviam problemas no envio, chegou em 14/09/2011, que foi cancelada por erro no arquivo (pdf). A presente negativa, veio vinculada a NEC - Notificação de Emissão de CHT de número (O-14-CMW-2011) que foi postado em 11/09/2011com negativa, sendo enviados novamente e somente em 23/09/2011 retornaram com a negativa, mais uma vez, com problemas (pdf) e agora, com o questionamento sobre as FAP s, apontando para um uso incorreto das Fichas de Avaliação de Piloto, conforme lAC 135-1001;

vii) Em 27/09/2011 foram enviadas novas NECs, que, mais uma vez, retornaram novamente com resposta negativa, apontando a necessidade de novas FAP's, visto que, as apresentadas estavam em desacordo com o previsto na lAC 135-1001;

viii) Em 27 e 28/09/2011, fomos informados que não são aceitas as fichas (FAP's) que foram utilizadas FAP 02 e FAP 04 e que, as corretas são as FAP's 11 A e 12, ambas vinculadas aos operadores (OPR 135);

ix) Cita, ainda, cópia de uma consulta on line no site da ANAC a qual mostra que foram concedidas duas prorrogações, sendo a PRIMEIRA PRORROGAÇÃO para Setembro de 2011 e a SEGUNDA para Outubro de 2011 (fls. 36), que mostra que a validade L410 e IFR para 08/2012 e de acordo com o RBAC nº 61, emenda nº 00, item 61.19 (inciso "a" 2 e 3) que trata de validade de habilitações de piloto, entende que é a contar da última revalidação;

x) Que recebeu com grande surpresa todos os autos de infração, pelo fato de sempre apresentar uma conduta fiel as normas e leis, principalmente as que regem a profissão de aeronauta, que é sua profissão e dela depende para sobreviver, afirmando que se caso não tivesse a confirmação da prorrogação de sua habilitação L410 e IFR teria se negado de fazer os voos da empresa, e nem a empresa o escalaria para realizar os voos se o mesmo estivesse em situação irregular.

5. **Da Decisão de Primeira Instância**

O setor competente, em Decisão de primeira instância (fls. 39/41), confirmou o ato infracional, aplicando multa no patamar mínimo, no valor de RS 1.200,00 (hum mil e duzentos reais), com fundamento no Anexo I, da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, por infração ao disposto no art. 302, inciso II, alínea "d", do Código Brasileiro de Aeronáutica, tendo considerado como circunstância atenuante a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

A empresa foi regularmente notificada da Decisão em data de 18/12/2014 (fls. 42 e 48).

6. **Das Razões do Recurso**

Em grau recursal (fls. 49/55) o recorrente, em síntese, alega que:

i) No período descrito e nas datas mencionadas para os voos, contava com prorrogações de sua CHT deferidas pelo prazo mínimo de 30 dias após o vencimento da habilitação prevista para 31/08/2011, de modo que teria cumprido as determinações constantes na Portaria Interministerial n.° 3.016, de 05/02/1988, destacando que tais prorrogações foram autorizadas, conforme se depreende da consulta feita no site da ANAC. O administrado possuía revalidação de 12 meses a contar da última revalidação da habilitação, portanto, estava autorizado a proceder os voos, de modo que não cometeu qualquer infração.

ii) Foi induzido em erro pela própria administração, haja vista que, ao receber resposta positiva quanto à prorrogação de sua habilitação, conforme consulta no sítio oficial, entendeu ele estar em conformidade com a regulamentação vigente;

iii) Na data designada de 30/08/2011, não houve condições climáticas necessárias para a realização do exame de proficiência que, assim, restou postergada para o primeiro dia útil seguinte. Lastimavelmente, no dia 31/08/2011 houve o falecimento da mãe do examinando. Justamente em face desses elementos estranhos à vontade da parte e para cujos acontecimentos o recorrente não contribuiu, é que, em situação emergencial se solicitou a referida prorrogação da validade da CHT, que foram acolhidas pela própria ANAC. Por conseguinte, também se topa, na espécie, com aplicação de autorização expressa de lei prevista na Portaria Interministerial n° 3.016/1988 que justifica a extensão de prazo de validade da CHT;

iv) “Nas datas originais surgiram impedimentos de força maior que geraram a prorrogação da validade de sua CHT e que no prazo dessa prorrogação, cumpridos os exames de proficiência, a remessa restou impedida no momento próprio por defeito de processamento dessa agência quanto aos documentos eletrônicos”;

v) Foi aplicada uma multa no valor de R$ 1.200,00 por cada voo praticado. Entretanto, o que vislumbra na espécie é a hipótese da "infração continuada", um único comportamento, no caso, a prática de voo com certificado de habilitação vencida. Pela melhor doutrina, para as chamadas infrações de forma continuada, o agente responde pelo ato mais grave, valendo as demais infrações apenas como agravantes, de modo que deveria o administrado responder tão somente por um dos eventos, computando-se as agravantes. Alega, ainda, que não foram aplicadas as atenuantes previstas no art. 22, da Resolução nº 25/2008.

vi) Por fim, requer o cancelamento das multas aplicadas, haja vista que ocorreram por motivos de força maior, alternativamente, reduzindo-lhe as punições para uma única infração e, em qualquer hipótese, a consideração das atenuantes

7. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 09/08/2017.

8. **É o relato.**

PRELIMINARES

9. ***Da Regularidade Processual***

O interessado foi devidamente cientificado da infração que lhe foi imputada (fls. 24), tendo apresentado defesa (fls. 16/23), que foi apreciada em primeira instância. Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância (fls. 42 e 48), e interpôs o seu tempestivo Recurso, recebido nesta Agência

em 31/12/2014 (fls. 49/55).

Ressalto que o interessado, até a presente data, teve à sua disposição o acesso aos autos do processo, de forma que, em qualquer tempo, pudesse vir a ter ciência de seu trâmite, sendo que, nesta decisão, este Relator procurou considerar TODOS os atos, documentos e declarações constantes dos autos na presente data.

Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, o qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

10. ***Quanto à Fundamentação da Matéria – Operar com CHT vencido***

O interessado foi autuado por haver operado a aeronave marcas PR-VLA, nos trechos *SBCT/SSUM e SSUM/SBTD*, nos voos 4573 do dia 26/09/2011, da empresa Sol Linhas Aéreas Ltda., na função de copiloto, com o Certificado de Habilitação Técnica do tipo da aeronave (L410) e o IFRA vencidos desde 31/08/2011, contrariando a seção 135.245 do RBAC 135, Artigos 20 (inciso III) e 162 da Lei 7.565 de 19/12/1986 (CBA), infração capitulada com base na alínea "d", do inciso II, do art. 302 da Lei n° 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte, *in verbis*:

> *Art. 302. A **multa** será aplicada pela prática das seguintes infrações:*
>
> *(...)*
>
> *II - infrações **imputáveis a aeronautas** e aeroviários ou operadores de aeronaves:*
>
> *(...)*
>
> *d) **tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos**, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada;*

O item 135.245, do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 135, que dispõe sobre os pré-requisitos para o segundo em comando, assim estabelece:

> *REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL*
>
> *135.245 Pré-requisitos para segundo em comando*
>
> *(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como segundo em comando de uma aeronave, a menos que essa pessoa possua pelo menos uma licença de piloto comercial, seja qualificado para voo IFR e para a aeronave, e haja completado o apropriado programa de treinamento para a aeronave e para a função a bordo aprovado para o detentor de certificado.*
>
> *(b) O segundo em comando de um helicóptero operado apenas em voo VFR diurno deve possuir pelo menos uma licença de piloto comercial e deve ser qualificado para a aeronave.*

Já os artigos 20, III e 162 da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), assim determinam:

> *Art. 20. Salvo permissão especial, nenhuma aeronave poderá voar no espaço aéreo brasileiro, aterrissar no território subjacente ou dele decolar, a não ser que tenha:*
>
> *(...)*
>
> *III - tripulação habilitada, licenciada e portadora dos respectivos certificados, do Diário de Bordo (artigo 84, parágrafo único) da lista de passageiros, manifesto de carga ou relação de mala postal que, eventualmente, transportar.*
>
> *Parágrafo único. Pode a autoridade aeronáutica, mediante regulamento, estabelecer as condições para vôos experimentais, realizados pelo fabricante de aeronave, assim como para os vôos de translado.*
>
> *Art. 162. Cessada a validade do certificado de habilitação técnica ou de capacidade física, o titular da licença ficará impedido do exercício da função nela especificada.*

A Lei nº 7.183/1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, dispõe em seus arts. 2º e 19:

> *Art. 2º Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.*
>
> *Parágrafo único - Considera-se também aeronauta, para os efeitos desta Lei, quem exerce atividade a bordo de aeronave estrangeira, em virtude de contrato de trabalho regido pelas leis brasileiras.*
>
> *Art. 19 É de responsabilidade do aeronauta manter em dia seus certificados de habilitação técnica e de capacidade física estabelecidos na legislação em vigor, cabendo-lhe informar ao serviço de escala, com antecedência de 30 (trinta) dias, as respectivas datas de vencimento, a fim de que lhe seja possibilitada a execução dos respectivos exames.*

Ressalta-se que a Portaria Interministerial nº 3.016, de 05/02/1988, que expede instruções para a execução da Lei nº 7.183/1984, que dispõe sobre o exercício da profissão de aeronauta, em seu art. 18:

> *Art. 18 – Caberá ao empregador propiciar condições ao aeronauta para a revalidação dos certificados de habilitação técnica e de capacidade física, estabelecidos pela legislação vigente, sem ônus para o empregado.*
>
> *§ 1º - O tripulante informará ao serviço de escala as datas de vencimento dos referidos certificados com antecedência de, no mínimo, 60 dias.*
>
> *§ 2º - **A empresa deverá solicitar ao Departamento de Aviação Civil a realização dos exames, com antecedência mínima de 30 dias.***
>
> *§ 3º - **O Departamento de Aviação Civil determinará os exames solicitados, cabendo à empresa e ao tripulante realizá-los nas datas e condições definidas.***
>
> *§ 4º - **É vedado à empresa escalar tripulante com certificado vencido, ainda que esteja aguardando resultado de exames de revalidação.***
>
> *§ 5º - **Na impossibilidade da realização dos exames na data marcada, por motivo de força maior ou caso fortuito, e desde que, devidamente comunicado o fato pela empresa ao Departamento de Aviação Civil, novas datas serão marcadas pelo órgão para realização dos mesmos.***
>
> *§ 6º - **É vedada a expedição de certificados provisórios, bem como revalidação ou prorrogação aos aeronautas, sem o resultado da realização dos exames pelo Departamento de Aviação Civil, excetuados os casos do § 5º.***

Conforme salientado na Decisão recorrida (fls. 40-v), "as infrações são demonstradas pelos Diários de

bordo, que apontam os voos realizados e pelos dados do aeronavegante que demonstram que o piloto estava com a habilitação vencida desde 08/2011".

Desta forma, restou configurada a prática de infração à legislação vigente.

11. ***Quanto às Alegações do Interessado***

O interessado, cientificado, apresentou defesa, conforme se vê detalhadamente no item 4, supra, apreciada em primeira instância administrativa.

Em sede recursal (fls. 49/55) apresentou as argumentações detalhadas no item 6, supra, requerendo, ao final, o cancelamento das multas aplicadas e, alternativamente, a redução das punições para uma única infração e, em qualquer hipótese, a consideração das atenuantes.

Quanto as alegações de que no período descrito e nas datas mencionadas para os voos, contava com prorrogações de sua CHT autorizadas, conforme se depreende da consulta feita no site da ANAC e, portanto, estava autorizado a proceder os voos; foi induzido em erro pela própria administração, visto que recebeu resposta positiva quanto à prorrogação de sua habilitação, conforme consulta no sítio oficial da ANAC; em face de elementos estranhos à vontade da parte e para cujos acontecimentos o recorrente não contribuiu, é que, em situação emergencial solicitou a prorrogação da validade da CHT, que foram acolhidas pela ANAC, autorização prevista na Portaria Interministerial n° 3.016/1988, e que a remessa dos documentos restou impedida no momento próprio por defeito de processamento dessa agência quanto aos documentos eletrônicos, observa-se que a infração apurada nos presentes autos, objeto dos Auto de Infração nºs 06536/2011 e 06537/2011, se refere à operação da aeronave marca PR-VLA, nos trechos SBCT/SSUM e SSUM/SBTD, do dia 26/09/2011, da empresa Sol Linhas Aéreas Ltda., na função de copiloto, com o Certificado de Habilitação Técnica do tipo da aeronave (L410) e o IFRA vencidos desde 31/08/2011.

Verifica-se à fls. 11 e verso, em e.mail encaminhado pelo Cmt. Roberto Leipnitiz, Piloto Chefe da SOL Linhas Aéreas Ltda, encaminhado para a Gerência de Vigilância da Aviação Geral – GVAG e para a Unidade Regional de Aviação Civil de Porto Alegre/RS, em data de **27/09/2011**, tendo como assunto: Adequação do Sistema Eletrônico - Credenciais Cop. Marlon Silveira - CANAC 913582, o mesmo informa à Agência que:

> *Venho tentando resolver o problema de envio de documentos envolvendo o recheque do Cop. Marlon Silveira, ocorrido em 06 de Setembro de 2011 e, já encaminhei 09 (nove) NECs e, sempre por um motivo ou outro apresentam algum problema.*
>
> *Nesta noite, encaminhei mais uma vez e, pelo fato do sistema não aceitar o envio de dois documentos em (pdf) separados, um com a FAP e outro com a GRU, enviei duas NECs.*
>
> *(...)*
>
> *Observei que as anteriores foram canceladas com apontamento de que as respectivas FAPs (02 e 04) estavam não conformes com o previsto na IAC 135-1001, Item 4.4.*
>
> *Reitero o pedido de esclarecimento pois, no nosso caso, SOL Linhas Aéreas Ltda, não somos nós que devemos orientar o checador no ato de sua avaliação e, como por diversas vezes ocorrem seguidas modificações de metodologia de verificação de proficiência, posterior a devida avaliação encaminhei, primeiramente as referidas FAP's para o e-mail (fap@anac.gov.br), conforme orientação do próprio checador.*
>
> *Logo posterior, encaminhei para a própria UR-PA pois, sabia que, posterior a um e-mail que tratava sobre um possível pedido de prorrogação das credenciais do Cop. Marlon, visto que, o recheque fora marcado para o dia 30 de Agosto e, por um imprevisto para com o checador, foi remarcado para 31 de Agosto e, mais uma vez foi adiado,* ***sendo remarcado para 06 de Setembro de 2011*** *– grifo nosso.*
>
> *Os referidos adiamentos ou agendamentos não dependem da SOL mas sim, a preparação, o envio e aguardo pelo agendamento para a referida realização do vôo de avaliação de proficiência do tripulante.*
>
> *Hoje já 27 de Setembro de 2011, até a presente data o sistema ainda não foi atualizado e,* ***eletronicamente o Cop. Marlon ainda está com as referidas credenciais não atualizadas*** *mas, conforme demonstram os documentos que em anexo encaminho, o mesmo está sim, aprovado para o desempenho de suas funções, devidamente avaliado pelo Ten. Cel. Maurício, o qual foi escalado para realizar o referido vôo de verificação – destaque nosso.*
>
> Recebido o e.mail em tela nesta Agência, à fls. 09-v consta encaminhamento dado ao mesmo pela GVAG, datado de 27/09/2011, do qual consta:
>
> *Estamos suspendendo hoje a SOL Linhas Aéreas.*
>
> *Dentre os motivos para a suspensão, está a operação da aeronave pelo Cop Marlon Silveira (CANAC 913582) com CHT vencida.*
>
> *O operador informa que postou a NEC9 vezes, tendo problemas em todas.*
>
> *A fim de não deixar nada ao acaso, você poderia informar quais os problemas apresentados nessas NEC?*

Em resposta (fls. 09-v e 10), o Coordenador da Habilitação Empresa Aérea e Táxi Aéreo, da então Gerência de Licenças de Pessoal – GPEL/SSO, datada de 28 de setembro de 2011 informou:

> As NECs foram canceladas porque não foi preenchida a FAP correta (FAP 11 ou 12 conforme aplicável) bem como também não foi enviada o recibo da GRU correspondente. É importante salientar que a FAP e o recibo da GRU devem estar em um único arquivo associado a NFC correspondente", acrescentando ainda à fls. 06-v que "*estava verificando aqui e* ***a habilitação L410 do piloto venceu em Agosto/2011 e*** *conforme pode ser visto abaixo* ***a primeira NEC foi postada pela empresa somente no dia 11 de Setembro de 2011 (sendo cancelada no dia 14/09/2011)*** – destaque nosso.

Vê-se à fls. 35-v, documento anexado pelo próprio interessado, junto à defesa apresentada – e.mail do Cmt. Roberto Leipnitiz, Piloto Chefe da SOL Linhas Aéreas Ltda, encaminhado para o Setor de Habilitação da GPEL, **datado de 11/09/2011**, tendo como assunto; Adequação do Sistema Eletrônico – Credencial Cop. Marlon Silveira – CANAC 913582:

> *"Em anexo a presente mensagem, estou encaminhando as Fichas de Avaliação de Proficiência do Cop. Marlon Silveira*
>
> *(...)*
>
> *Vôo realizado em 06 de setembro de 2011 sob supervisão do Ten. Cel. Maurício (CANAC 931402).*
>
> ***Reitero a necessidade de readequação junto ao sistema eletrônico da ANAC com a devida***

> ***inclusão das novas datas de validade das respectivas credenciais do tripulante*** *" – destaque nosso.*

À fls. 36-v consta e.mail do Piloto Chefe da SOL Linhas Aéreas Ltda, de **28/09/2011**, onde o mesmo informa que "por uma questão de metodologia de avaliação e plataforma de documentos e ofícios padronizados, infelizmente, o Cop. Marlon Silveira **ainda está com sua credencial vencida dentro do sistema de consulta eletrônica (ANAC)**, necessitando das respectivas FAP 11 e FAP 12 para que o processo volte a caminhar".

Ainda, consta do documento juntado aos autos pelo interessado à fls. 26, datado de 29/08/2011, encaminhado pelo Coordenador da GPEL-POA substituto ao sr. Leipnitz, com o seguinte teor:

> "A prorrogação está autorizada. Todavia, para podermos proceder a prorrogação necessito que o requerimento disponível em http://www2.anac.gov.br/habilitacao/rbha61/FORMGPEL.pdf seja preenchido, datado e assinado pelo interessado. Não esquecer de colocar no campo "OBSERVAÇÕES/JUSTIFICATIVA DO PEDIDO" que está sendo solicitado a 1ª prorrogação para as habilitações L410 e IFRA. Depois de preenchido me envia por e.mail (...) se necessário que a prorrogação seja feita antes do dia 01/09, favor enviar o documento amanhã.

À fls. 26, consta e.mail de 30/08/2011 encaminhado pelo Cmt. Roberto Leipnitz: "anexado a este estou enviando o pedido padronizado para prorrogação das licenças/habilitações do Cop. Marlon Silveira – CANAC 913582. Fico no aguardo por teu posicionamento" – grifo nosso.

Não consta dos autos, porém, salvo engano, comprovante do **deferimento final** da prorrogação das licenças solicitadas, de modo que não procedem as alegações do recorrente de que contava com prorrogações de sua CHT deferidas pelo prazo mínimo de 30 dias após o vencimento da habilitação prevista para 31/08/2011 e que tais prorrogações foram autorizadas, conforme se depreende da consulta feita no site da ANAC, de modo que estava autorizado a proceder os voos, e de que "foi induzido em erro pela própria administração, visto que recebeu resposta positiva quanto à prorrogação de sua habilitação, conforme consulta no sítio oficial da ANAC".

Reitera-se que à fls. 09-v, consta e.mail enviado pelo Coordenador da Habilitação Empresa Aérea e Táxi Aéreo, datado de **28/09/2011**, do qual consta: "Acrescentando, estava verificando aqui e a habilitação L410 do piloto venceu em Agosto/2011 e conforme pode ser visto abaixo a primeira NEC foi postada pela empresa somente no dia 11 de Setembro de 2011 (sendo cancelada no dia 14/09/2011)" – grifo nosso.

Ainda, conforme bem salientado na Decisão recorrida, notadamente à fls. 40-v, item 2.2 – Análise da defesa:

> *"... o piloto foi aprovado nos cheques realizados em 06/09/2011, conforme Fichas de Avaliação de Piloto - FAP em anexo.*
>
> *Todavia, observou-se em conversas realizadas do Piloto Chefe da empresa Sol Linhas Aéreas com o setor responsável na ANAC, através de e-mail, que houve um problema quanto ao processo de revalidação do piloto, pois, informou no dia 27/09/2011 que observou que as FAPs encaminhadas à ANAC não estavam em conformidade com o previsto na lAC 135-1001, item 4.4.*
>
> *Informou também que estava ciente que no sistema não constava a atualização da habilitação do piloto.*
>
> *Após o recebimento desse e-mail, o Gerente da GVAG, no intuito de verificar quais os problemas apresentados nas NEC do piloto MARLON SILVEIRA, encaminhou para o Coordenador da Habilitação de Empresa Aérea e Táxi Aéreo da Gerência de Licenças de Pessoal - GPEL, que informou que as NEC foram canceladas porque não foram preenchidas as FAP corretas (11 ou 12 conforme aplicável), bem como também não foi enviado o recibo da GRU correspondente. Acrescentou ainda que, conforme verificação, a habilitação do piloto venceu em Agosto/2011 e que a primeira NEC foi postada pela empresa somente no dia 11 de setembro de 2011, sendo cancelada no dia 14 daquele mês.*
>
> *Quanto à manifestação do interessado, observa-se que o mesmo teria encaminhado a documentação no mês 09/2011, e as infrações se deram no período de 01 a 30/09/2011 não havendo assim tempo hábil para a revalidação antes das operações, logo, não há que se responsabilizar a ANAC, pois o setor responsável teria que providenciar todos os tramites, bem como realizar a análise do processo e revalidação do certificado de habilitação técnica no dia em que o piloto realizou o cheque (06/09/2011),ainda assim estaria o aeronauta realizando cometimento de infração, tendo em vista a sua situação irregular.*
>
> *(...)*
>
> *No tocante à prorrogação no equipamento L410, o mesmo recebeu uma prorrogação de 30 dias, concedida no dia 03/10/2011, conforme verificado no File do aeronauta no sistema SACI".*

A infração em tela ocorreu no dia 26/09/2011, não constando dos autos nenhuma excludente de responsabilidade do interessado, conforme acima demonstrado.

Ao contrário, à fls. 36-v, conforme transcrito acima, o próprio Piloto Chefe da empresa SOL Linhas Aéreas Ltda, em **28/09/2011**, informa que "por uma questão de metodologia de avaliação e plataforma de documentos e ofícios padronizados, infelizmente, o Cop. Marlon Silveira **ainda está com sua credencial vencida dentro do sistema de consulta eletrônica (ANAC)**, necessitando das respectivas FAP 11 e FAP 12 para que o processo volte a caminhar".

Em relação a alegação de que, na espécie, se vislumbra a hipótese da "infração continuada", um único comportamento, no caso, a prática de voo com certificado de habilitação vencida, de modo que deveria o administrado responder tão somente por um dos eventos, computando-se as agravantes e, ainda, não foram aplicadas as atenuantes previstas no art. 22, da Resolução nº 25/2008, traz-se à baila o teor da Nota Técnica nº 7/2016/ACPI/SPO, de 10/05/2016, em anexo a este Parecer, elaborada com o objetivo de solicitar ao Superintendente de Padrões Operacionais aprovar a possibilidade de aplicação do princípio da razoabilidade para análise dos processos referentes ao descumprimento da legislação com fundamento no art. 302, III, alínea "d", do CBA:

> *"2. Introdução*
>
> *(...)*
>
> *Verifica-se, contudo, que constam nesta Assessoria grupos de processos lavrados em desfavor de um mesmo tripulante, onde cada Auto de Infração relaciona o voo realizado pelo tripulante sem possuir habilitação para a operação. Assim, tendo em vista o princípio da razoabilidade disposto no Art. 2º, da Lei 9784 solicito ao Superintendente de Padrões Operacionais aprovar a*

possibilidade de aplicação do referido princípio para análise dos processos referentes ao descumprimento da legislação com fundamento ***no artigo 302, inciso II, alínea "d" da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer).***

3. Análise

(...)

O dispositivo, como se vê, estabelecia que cada autuação promovida deveria corresponder a um único fato. Entretanto, alguns inspetores interpretaram a norma entendendo que cada etapa de voo seria uma infração e outros interpretaram a infração como a intenção de descumprimento da legislação por parte do tripulante como um descumprimento para cada jornada de trabalho, pois, após finalizado a jornada, o tripulante poderia optar, por em outro momento, iniciar ou não uma jornada de trabalho em descumprimento à legislação vigente.

Há de se verificar que a Lei 7.183 de 05.04.1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, estabelece em seu capítulo II o regime de trabalho que deve ser cumprido pelos aeronautas.

Art. 20. Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.

(...)

Tendo em vista que o objetivo da norma é estabelecer procedimentos a serem seguidos pelos regulados, é fato, portanto que o cumprimento da legislação pelo regulado é uma obrigação. Posto isso, considero que torna-se coerente avaliar a individualização objetiva da conduta a ser perquirida e da norma infringida. Neste sentido, proponho que seja estabelecida que a autuação referente à infração prevista no ***artigo 302, inciso II, alínea "d" da Lei nº 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer)*** *seja estabelecida de acordo com* ***a jornada do tripulante*** *e não de acordo com cada etapa realizada pelo mesmo, visto que desta forma, estaríamos penalizando de forma mais severa os tripulantes que possuem contrato de trabalho com empresa de táxi aéreo ou de serviços especializados, tendo em vista a curta duração destes voos.*

(...)

Na seara administrativa, segundo Dirley da Cunha Júnior, a proporcionalidade "é um importante princípio constitucional que limita a atuação e a discricionariedade dos poderes públicos e, em especial, veda que a Administração Pública aja com excesso ou valendo-se de atos inúteis, desvantajosos, desarrazoados e desproporcionais".

A ideia central desse princípio baseia-se na ideia que a autoridade administrativa, em seu poder discricionário, não poderá ater-se apenas a lei formal, mas também a outros conceitos, normas e princípios que devem ser observados em cada caso concreto, partindo de uma ponderação, dentro de um critério de razoabilidade, para encontrar a melhor solução ao interesse público.

(...)

4. Conclusão

Tendo em vista a explanação acima, remeta-se esta Nota Técnica ao Superintendente de Padrões Operacionais para aprovar a possibilidade de aplicação do princípio da razoabilidade para análise dos processos referentes ao descumprimento da legislação com fundamento no artigo 302, inciso II, alínea "d" da Lei nº 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer), ***admitindo que cada infração por descumprimento do referido artigo corresponda à jornada do tripulante desde o momento que se apresenta até o seu encerramento*** *" – destaque nosso.*

Referida Nota Técnica foi aprovada pelo Superintendente de Padrões Operacionais em data de 10/06/2016, conforme se vê à fls. 07, do referido documento, anexo a este Parecer.

Considerando o novo entendimento da Área Técnica, em que pese ser posterior à data de lavratura da decisão recorrida, entende este subscritor tal entendimento ser aplicável ao caso em tela, não apenas por ser o entendimento atual mais benéfico ao interessado como, também, por acreditar estar em conformidade com o Princípio da Razoabilidade, razão pela qual, para caracterizar infração ao art. 302, II, "d", do CBA, entende deva ser considerada a jornada de trabalho e não cada etapa de voo realizada pelo tripulante, nos termos da Nota Técnica supra.

Conforme se vê da cópia do Diário de Bordo acostado à fls. 02, o interessado se apresentou para a jornada de trabalho do dia 26/09/2011 para as linhas A/B, constando os seguintes trechos, relacionados ao Autos de Infração em tela:

TRECHO		
Voo	De	Para
4573	SBCT	SSUM
4573	SSUM	SBTD

Assim sendo, conforme acima exposto, entende este subscritor deva ser **negado provimento** ao recurso apresentado em relação ao voo referente ao primeiro trecho da jornada do tripulante apresentada no Diário de Bordo acostado à fls. 02 – **processo nº 00065.019492/2012-02 – AI nº 06536/2011 - voo 4573, trecho SBCT/SSUM**, **cancelando-se** o Auto de Infração lavrado em decorrência da operação do segundo trecho da jornada constante do referido Diário de Bordo **- AI nº 06537/2011, referente ao processo nº 00065.020439/2012-46 - voo 4573, trecho SSUM/SBTD.**

12. ***Quanto às Questões de Fato (quaestio facti)***

O fato, atestado pela fiscalização e corroborado pelo próprio documento juntado pelo interessado à fls. 36v - e.mail de **28/09/2011**, onde se informa que "por uma questão de metodologia de avaliação e plataforma de documentos e ofícios padronizados, infelizmente, o Cop. Marlon Silveira ainda está com sua credencial vencida dentro do sistema de consulta eletrônica (ANAC), necessitando das respectivas FAP 11 e FAP 12 para que o processo volte a caminhar" -, é que, realmente, o interessado operou a

aeronave em tela, na função de copiloto, com o Certificado de Habilitação Técnica do tipo da aeronave (L410) e o IFRA vencidos desde agosto/2011, se configurando, plenamente, o ato infracional.

Sendo assim, as alegações do interessado não podem afastar a aplicação da sanção administrativa aplicada.

Entretanto, entende-se deva ser dado provimento ao recurso interposto no processo nº 00065.020439/2012-46, referente ao 2º trecho da jornada do tripulante do dia 26/09/2011, conforme Diário de Bordo de fls. 02, em conformidade com o disposto na Nota Técnica nº 7/2016/ACPI/SPO, de 10/05/2016, supra, que esposa o entendimento de que cada infração por descumprimento do art. 302, II, alínea "d", do CBA corresponda à jornada do tripulante desde o momento que se apresenta até o seu encerramento, jornada esta constante do Diário de Bordo citado.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

13. Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

Cabe ressaltar que o **Código Brasileiro de Aeronáutica** dispõe, em seu **art. 295** que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil determina em seu **art. 22** que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

14. ***Das Condições Atenuantes ou Agravantes***

No caso em tela, observou-se presente a circunstância atenuante prevista no art. 22, § 1º, III, da citada Resolução (inexistência de aplicação de penalidades no último ano), não se identificando a existência de circunstância agravante, razão pela qual foi a sanção de multa aplicada no patamar mínimo previsto no Anexo I, da Resolução ANAC nº 25/2008.

15. ***Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo***

Assim, quanto ao valor da multa aplicada pela Decisão de primeira instância administrativa (R$ 1.200,00), temos que apontar a sua regularidade quanto à norma vigente por ocasião do ato infracional (Resolução ANAC nº. 25, de 25/04/2008 e alterações posteriores).

CONCLUSÃO

16. Ante ao exposto, sugiro:

i) Com relação ao Processo nº 00065.019492/2012-02 - Crédito de Multa nº 645.199.143 - Auto de Infração nº 06536/2011, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso interposto, **MANTENDO**, assim, a sanção pecuniária aplicada por meio da Decisão prolatada pelo competente setor de primeira instância administrativa.

ii) Quanto ao Processo nº 00065.020439/2012-46 - Crédito de Multa nº 645.171.143 - Auto de Infração nº 06537/2011, sugiro **DAR PROVIMENTO** ao recurso interposto, **ANULANDO** a Decisão recorrida e **CANCELANDO** a sanção pecuniária aplicada por meio da Decisão prolatada pelo competente setor de primeira instância administrativa.

17. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

Brasília, 19 de outubro de 2017.

ALFREDO EDUARDO ANASTACIO DE PAULA

Analista Administrativo – SIAPE 1438735

Documento assinado eletronicamente por **Alfredo Eduardo Anastacio de Paula**, **Analista Administrativo**, em 19/10/2017, às 11:52, 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 **1169380** e o código CRC **2689D1BA**.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 282/2017

PROCESSO Nº 00065.020439/2012-46

INTERESSADO: MARLON PRANDO

Brasília, 19 de outubro de 2017.

1. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 1169380). 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 9.784/1999.

2. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria n° 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso interposto no processo nº 00065.019492/2012-02, **MANTENDO** a sanção pecuniária aplicada por meio da Decisão prolatada pelo competente setor de primeira instância administrativa.
- **DAR PROVIMENTO** ao recurso interposto no processo nº 00065.020439/2012-46, **ANULANDO** a Decisão recorrida e **CANCELANDO** a sanção pecuniária aplicada por meio da Decisão prolatada pelo competente setor de primeira instância administrativa, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.019492/2012-02	645.199.143	06536/2011	MARLON PRANDO CANAC 913582	26/09/2011	Operar Aeronave com CHT Vencido	artigo 302, inciso II, alínea "d", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986, c/c seção 135.245, do RBAC 135	R$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais)
00065.020439/2012-46	645.171.143	06537/2011	MARLON PRANDO CANAC 913582	26/09/2011	Operar Aeronave com CHT Vencido	artigo 302, inciso II, alínea "d", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986, c/c seção 135.245, do RBAC 135	Dado Provimento - Cancelada a multa aplicada em primeira instância

3. À Secretaria.

4. Notifique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS
SIAPE 1629380
Presidente Turma Recursal – BSB
Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto

Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros**, **Presidente de Turma**, em 19/10/2017, às 15:13, 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 **1169389** e o código CRC **8C707F7B**.

Referência: Processo nº 00065.020439/2012-46 SEI nº 1169389