



**PARECER N°** 518(SEI)/2017/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00065.025913/2015-79  
**INTERESSADO:** AERoclUBE DE ARARAS

**PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Auto de Infração:** 000295/2015      **Lavratura do Auto de Infração:** 02/03/2015

**Crédito de Multa (SIGEC):** 660350175

**Infração:** preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização

**Enquadramento:** alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 17.4(o) da IAC 3151

**Proponente:** Henrique Hiebert – SIAPE 1586959

1. **RELATÓRIO**

1.1. **Introdução**

1.1.1. Trata-se de pedido de revisão interposto por AERoclUBE DE ARARAS em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00065.025913/2015-79, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 660350175.

1.1.2. O Auto de Infração nº 000295/2015, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 02/03/2015, capitulando a conduta da entidade interessada na alínea 'a' do inciso II do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica, descrevendo-se o seguinte (fl. 01):

Em 25/11/2014, durante Auditoria realizada no Aeroclube de Araras, foi constatado o registro irregular de 13 (treze) voos de traslados (TR), de manutenção e de experiência recente (EX) como voos de treinamento (TN), no período de 23/09/2013 a 23/07/2014, nos Diários de Bordo das aeronaves PP-GXU, PT-MBI e PP-GSY, conforme tabela anexa, desconsiderando o determinado na IAC 3151 (IAC 3151-17.4(o)), norma que dispõe sobre o correto preenchimento do Diário de Bordo.

1.1.3. Em anexo ao Auto de Infração é apresentada a tabela com os voos autuados, conforme segue:

Nº	AERONAVE	DATA	AERÓDROMO PARTIDA	AERÓDROMO DESTINO
1	PP-GXU	23/09/2013	SDAA	SDRK
2	PP-GXU	26/09/2013	SDRK	SDAA
3	PP-GXU	23/10/2013	SDAA	SDRK
4	PP-GXU	24/10/2013	SDRK	SDAA
5	PT-MBI	08/12/2013	SDAA	SDAA
6	PT-MBI	18/12/2013	SDAA	SDRK

7	PT-MBI	04/01/2014	SDAA	SDAA
8	PT-MBI	06/01/2014	SDAA	SDAA
9	PT-MBI	11/01/2014	SDAA	SDAA
10	PT-MBI	26/01/2014	SDAA	SDAA
11	PP-GSY	16/05/2014	SDAA	SDRK
12	PP-GSY	16/05/2014	SDRK	SDAA
13	PP-GSY	23/07/2014	SDAA	SDAA

## 1.2. **Do Relatório de Fiscalização**

1.2.1. O Relatório de Fiscalização nº 000116/2015 (fl. 03) descreve o mesmo histórico do Auto de Infração e adicionalmente dispõe que "*de acordo com o RVSO nº 18399/2014 (Campo: "Conclusão"), o Presidente do Aeroclube de Araras declarou que os voos de traslados (TR), de manutenção e de experiência recente (EX) realizados pelo PP-A João Roberto D'Alessandri (CANAC 399444) nas aeronave PP-GXU, PT-MBI e PP-GSY, no período de 23/09/2013 a 23/07/2014 foram registrados indevidamente nos Diários de Bordo como voos de treinamento (TN)*".

1.2.2. Consta nos autos cópia do Relatório de Vigilância da Segurança Operacional (RVSO) nº 18399/2014 (fls. 03/07), no qual os inspetores descrevem os detalhes da auditoria realizada no aeroclube, e a respeito do assunto em tela descrevem o seguinte:

Quanto à denúncia relativa ao processo 00065.005625/2014-17, que informava que o piloto João Roberto D'Alessandri, CANAC 399444, que é habilitado somente PP, estaria ministrando instrução de voo no Aeroclube, esta constatou o seguinte:

1. O sr. João Roberto D'Alessandri é Diretor de Segurança do Aeroclube, possui licença de PPA, habilitação MNTE e CMA válidos.
2. Nos diários de bordo das aeronaves PT-MBI, PR-AAR, PP-GXU e PP-GSY, foram de fato constatados voos realizados pelo sr. João Roberto, conforme documentação em anexo a este relatório.
3. No entanto, em nenhum dos voos averiguados foi constatada a presença de aluno a bordo, não se caracterizando voos de instrução. Questionados verbalmente, o Presidente do Aeroclube e o sr. João informaram que tais voos tem natureza de traslado ou de manutenção da experiência recente pelo sr. João.
4. Também foram verificadas as fichas de instrução de 2 alunos em curso e 2 já checados, e não se constatou qualquer lançamento por parte do sr. João ou de qualquer outro piloto que não instrutores cadastrados no sistema SINTAC da ANAC.

Desse modo, a equipe entende que a denúncia não é procedente, já que os voos realizados pelo sr. João tiveram natureza privada, e não de instrução, o que não configura irregularidade.

1.2.3. Ainda na última página do RVSO (fl. 07) verifica-se que a chefia dos servidores recomendou a lavratura de Auto de Infração pelo fornecimento de informação inexata, tendo em vista que o operador preencheu o Diário de Bordo com natureza de voo "TN" em voo de natureza privada do piloto.

1.2.4. Adicionalmente, constam nos autos as páginas dos Diários de Bordo das aeronaves PP-GXU, PT-MBI e PP-GSY (fls. 08/16) com os registros dos voos objetos da autuação, a certidão de inteiro teor das três aeronaves envolvidas (fls. 17/20) e cópia das informações do aeronavegante Sr. JOÃO ROBERTO D'ALESSANDRI no SACI (fl. 21).

## 1.3. **Do Defesa do Interessado**

1.3.1. Notificado da lavratura do Auto de Infração nº 000295/2015 em 10/03/2015 (fl. 24), o Autuado protocolou defesa em 02/04/2015 (fl. 26), na qual afirma que "*o Aeroclube de Araras entendia que TR (Traslado) deveria ser utilizado quando fosse solicitado o documento de traslado de aeronave para oficina no caso da aeronave estar irregular com sua manutenção ou documentação, como IAM, Certificado de Aeronavegabilidade, entre outros. No caso de voo por experiência EX, desde a época do antigo DAC o Aeroclube sempre manteve a natureza dos voos como treinamento (TN) por se tratar de*

*uma aeronave de instrução, não tinha conhecimento de que aeronave de instrução poderia fazer voos de caráter de experiência".* Informa ainda que a partir da data de recebimento e de esclarecimento por parte da ANAC se está adequando e regularizando os novos preenchimentos.

1.3.2. Em anexo à defesa o autuado apresenta cópia do Auto de Infração que havia recebido (fl. 27).

#### 1.4. ***Da Convalidação do Auto de Infração***

1.4.1. Em Despacho, de 29/07/2015 (fl. 29), foi definida a convalidação do enquadramento do Auto de Infração, sendo a capitulação da infração alterada da alínea "a" do inciso II do art. 302 c/c item 17.4(o) da IAC 3151 para a alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 17.4(o) da IAC 3151.

1.4.2. Notificado da convalidação do Auto de Infração em 18/11/2015 (fl. 32), por meio da Notificação de Convalidação nº 02/2015/ACPI/SPO/RJ (fls. 30/31), a autuada não protocolou nova peça de defesa, conforme Termo de Decurso de Prazo à fl. 33.

#### 1.5. ***Da Decisão de Primeira Instância***

1.5.1. Em 01/06/2017, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, apontando a ausência de circunstâncias agravantes e a presença da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 (a inexistência de aplicação de penalidades no último ano), de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada uma das nove infrações constatadas, resultando num valor total de multa de R\$ 36.000,00 (trinta e seis mil reais) (documento SEI nº 0644959), declarando concordância com os termos apostos pelo analista do setor (documento SEI nº 0471060).

1.5.2. Destaca-se que o Auto de Infração dispunha a respeito de treze supostas infrações, entretanto a autoridade competente de primeira instância decidiu pela ocorrência de nove infrações, conforme justificativa transcrita abaixo:

Assim, com base na Nota Técnica n.º 13/2016/ACPI/SPO, cadastrado sob o n.º 00065.087792/2016-30, ficou aprovado o critério para aplicação de infrações individualizadas por cada folha do Diário de Bordo em branco ou com informações inexatas, referente ao descumprimento do item 5.4 e do Capítulo 17 da IAC 3151. Ora, uma vez que todos os voos citados estavam presentes em nove páginas diferentes dos Diários de Bordo das aeronaves PP-GXU, PT-MBI e PP-GSY, verificou-se a existência de nove infrações, por cada página com o fornecimento de dados inexatos pela Autuada.

Desta forma, restou configurada a prática de **nove infrações** à legislação vigente, em especial ao previsto no **artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica**.

#### 1.6. ***Das Alegações do Interessado:***

1.6.1. Tendo tomado conhecimento da decisão de primeira instância em 20/06/2017 (SEI nº 0876822), a interessada protocolou dois pedidos de revisão de igual conteúdo, um no Rio de Janeiro e o outro em Brasília (protocolos 00065.551469/2017-12 e 00058.530424/2017-95), protocolados respectivamente em 13 e 14/09/2017, no qual solicita revisão do presente Processo Administrativo.

1.6.2. O interessado inicia seu requerimento dando seu relato dos fatos e do teor da decisão de primeira instância, para na sequência iniciar suas alegações, requerendo que seja declarada a nulidade do Auto de Infração, o arquivamento do Processo Administrativo e o cancelamento da multa aplicada, *"uma vez que foram observados diversos vícios insanáveis e circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada a esta entidade, com base na farta documentação que fundamenta e ampara o pleito da Acusada (...)"*.

1.6.3. Aduz que houve uma interpretação equivocada das informações constantes na IAC 3151 por parte da INSPAC que lavrou o Auto de Infração, e que o Sr. Eugênio Pacceli Areias do Prado,

analista do processo em primeira instância, teria atuado em "*flagrante descumprimento ao princípio da legalidade, princípio esse que orienta e obriga os Agentes Públicos a respaldar seus pareceres, seguindo os ditames da lei, de acordo com critérios técnicos, éticos e profissionais, não se permitindo atuação amadorística, presumindo-se que a análise tenha se amparado, ao menos, na boa fé*", citando na sequência trechos da decisão.

1.6.4. O interessado informa quais teriam sido as orientações passadas pela INSPAC Flávia Ribeiro durante a auditoria realizada no aeroclube relativas à anotação da natureza dos voos, no entanto contesta as mesmas e cita trecho da decisão em que o analista dispõe que "*o Presidente do Aeroclube de Araras teria confirmado as suspeitas da fiscalização da Agência de que os voos relacionados na Planilha de Voo não foram realizados com a finalidade de treinamento, uma vez que não foram registrados os nomes dos alunos, mas sim para voos de traslado (TR) e de experiência*".

1.6.5. O interessado cita a descrição do Auto de Infração e grifa certos trechos para afirmar que "*Pela parte do texto em negrito pode-se perceber, com absoluta clareza, onde e porque houve o equívoco da Agente! E, não há que se considerar 'vícios meramente formais', uma vez que a descrição dos fatos prejudica a identificação da 'conduta punível' (...)*", para aí dispor que "*a Agente confundiu 'Voo de Experiência' com voo para comprovar 'Experiência Recente'. E, também se observa que houve uma analogia entre os termos Instrução e Treinamento. E sabe-se que até mesmo nos Programas de Instrução dos cursos de piloto estão previstos voo duplo comando e voos solo. Um voo de Treinamento não necessita, obrigatoriamente, ter a presença de alunos, mas os voos de Instrução sim!*".

1.6.6. Na sequência o autuado cita a definição de "Treinamento aprovado" disposta no RBAC 01 e de "treinamento" e "adestrar" em outras fontes de informação. Dispõe ainda a respeito da definição de "tempo de instrução em duplo comando" e "tempo de voo solo" do RBAC 61, para aferir que "*voo para comprovar 'Experiência Recente' está previsto com base no RBAC 61, item 61.21(a) e nada tem a ver com a IAC 3151*", citando a seguir trechos do RBAC 61, para concluir que "*não é correto se afirmar que um voo de 'Treinamento' ou adestramento precisa ter, necessariamente um 'aluno à bordo', nem tampouco que esse tipo de voo deva ter no 'campo' Natureza de Voo, de acordo com o item 17.4(o), o Código (EX)*".

1.6.7. Afirma ainda que "*seria obrigatório o registro de reportes sobre manutenção, na Parte II dos Diários de Bordo, para dar ensejo a qualquer Voo de Experiência, o que não foi constatado pela INSPAC (...)*".

1.6.8. Dispõe que "*Mantendo-se a presunção de boa fé dos Agentes, cabe ressaltar que não menos grave é, face ao princípio da eficiência, a atuação do servidor público fora de critérios técnicos, éticos e profissionais, não se permitindo agir de forma amadorística e ineficiente, na prestação dos serviços postos à disposição dos entes regulados, a fim de evitar que venham a denegrir a imagem dos Órgãos e/ou dos interessados*".

1.6.9. Entende que fazendo-se uma análise conjunta da Análise de Primeira Instância e do Auto de Infração pode-se perceber que o foco das suspeitas dos registros irregulares deveu-se à inobservância do item "1.6 - CORRELAÇÕES" da IAC 3151 e que à luz da IAC 3151, a "protagonista" é a aeronave e o aeronauta mero "coadjuvante". Dessa forma, interpreta que quando se trata da Natureza do Voo, "*está-se querendo saber o 'tipo de voo' que a aeronave fez e não o que o piloto fez*" e entende que "*para se afirmar que a aeronave efetuou um: Voo de Experiência (EX) ou Voo de Traslado (TR), há que se buscar fundamento no que preconiza, o RBAC 43 e RBAC 21, além de outras fontes*". Assim, informa que ao verificar-se a "*Parte II dos Diários de Bordo das aeronaves PP-GXU, PT-MBI e PP-GSY não se encontra nenhum registro de manutenção, à luz do RBAC 43, que evidencie ou comprove que os voos locais, realizados com saída e chegada no aeródromo de SDAA tenham sido realizados para fins de manutenção*" e cita as definições de manutenção e manutenção preventiva do RBAC 01.

1.6.10. Entende que "*tampouco se pode afirmar que os voos realizados do aeródromo SDAA para SDRK ou de SDRK para SDAA foram Voos de Traslado (TR), porque tais voos, para serem realizados precisam obedecer a uma norma específica, ou seja o RBAC 21*", destacando que a legislação aponta para determinadas condições ou requisitos da aeronave que explicitam quando e por que uma

aeronave deve realizar voo de traslado, além da autorização prévia da ANAC, para na sequência apresentar trechos da regulamentação relativa à Autorização Especial de Voo.

1.6.11. A partir da regulamentação dispõe que "*quanto aos voos de 'Treinamento' (TN) realizados a partir do aeródromo de SDAA para o aeródromo de SDRK e vice-versa, o vício está em confundir um voo de treinamento, uma vez que a aeronave estava completamente aeronavegável, à luz de todo o arcabouço jurídico, com um voo de traslado (TR), quando as aeronaves não cumprem todos os requisitos de aeronavegabilidade, mas que apresentam condições de operação segura, observadas as limitações operacionais da respectiva autorização. Os voos, embora tivessem como destino (somente na ida) a oficina que iria realizar, posteriormente, as inspeções nas aeronaves, essas aeronaves não tinham vencido qualquer equipamento, antes e durante os voos, que necessitassem Autorizações Especiais de Voo, conforme obrigatório para os voos de traslado*".

1.6.12. Adiciona que "*quanto aos voos de regresso da oficina (SDRK) para a Sede do Aeroclube de Araras (SDAA) fica ainda mais evidente supor que, à luz da IAC 3151, quanto à Natureza de Voo, que se tratava, simplesmente, de um voo de Treinamento (TN) ou "adestramento", porque a aeronave estava ainda mais completamente aeronavegável e segura, uma vez que acabara de sair da oficina e havia realizado toda a manutenção prevista conforme a legislação e comprovável através da Parte II dos Diários de Bordo das aeronaves do Aeroclube de Araras*".

1.6.13. Dispõe ainda que "*caso fossem verdadeiras as afirmações feitas pelos Agentes, o Aeroclube de Araras teria infringido outras "normas", dentre elas o RBAC 21 e 43, além de deixar de recolher taxas obrigatórias (TFAC) e teria descumprido o requisito de efetuar o pedido de autorização, no mínimo, com 05 (cinco) dias de antecedência à realização dos voos de traslado (para e da oficina) nos trechos (SDAA/SDRK/SDAA). E, nesse caso, infringindo a legislação perante o art. 20 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer*".

1.6.14. O interessado, alega ainda, afronta aos princípios da Administração Pública, referindo-se à inobservância por parte desta ANAC, em especial, quanto aos princípios da segurança jurídica, legalidade, eficiência, moralidade, impessoalidade e razoabilidade.

1.6.15. Diante de seus argumentos, o interessado dispõe que "*Pode-se afirmar, com segurança que houve atuação precipitada amadorística e sem o embasamento legal dos Agentes da Autoridade de Aviação Civil e, resguardada a presunção de boa fé, as análises realizadas, tanto dos Diários de Bordo quanto da legislação da Agência, incluindo a IAC 3151 não foram efetuadas com o devido cuidado e amparo da Lei*".

1.6.16. Dispõe ainda que "*A atitude dos Agentes demonstrou que os mesmos não possuíam, à época, conhecimento e competência suficientes para interpretar às normas e legislação aplicáveis ao processo em curso e o trato de assuntos relevantes e impactantes na vida dos entes regulados, dentre eles o Aeroclube de Araras, quanto a considerar regular, a lavratura do Auto de Infração e a abertura do processo administrativo, com fulcro, somente em um único item da IAC 3151*", adicionando ainda outros comentários relativos à atuação dos servidores desta Agência.

1.6.17. Considera que "*não é coerente supor que um voo procedente da localidade onde, simplesmente, está instalada a base da oficina de manutenção, estando a aeronave plenamente aeronavegável, deva ser considerado como um Voo de Traslado (TR) quanto ao Código de Natureza do Voo, em vez de Voo de Treinamento (TN)*".

1.6.18. Dispõe que se dirige a esse setor "*na esperança de que prevaleça o bom senso e o cumprimento do preconizado em Lei, de forma voluntária e harmoniosa, a fim de que não tenhamos que buscar nossos direitos na esfera jurídica o que trará, certamente, diversos prejuízos quanto à credibilidade e competência técnica da Agência, bem como também queremos evitar que outras entidades sejam prejudicadas pelos mesmos erros de análise cometidos contra o Aeroclube de Araras com o conseqüente prejuízo financeiro, o que, em tese, irá contra a Segurança Operacional, devido aos valores expressivos das multas que poderão ser imputadas a essas entidades, se injustamente punidas*".

1.6.19. Por fim, baseado em suas alegações, requer a anulação do Auto de Infração e da multa imputada, bem como o arquivamento do processo.

1.7. ***Dos Outros Atos Processuais e Documentos:***

- I - Consta Ficha de Acompanhamento referente à tramitação da defesa (fl. 25);
- II - Consta Despacho de encaminhamento do processo da GTOF para a ACPI/SPO (fl. 28);
- III - Consta Despacho de encaminhamento do processo da GTOF para a ACPI/SPO (fl. 34);
- IV - Consta Termo de Encerramento de Trâmite Físico assinado eletronicamente em 18/10/2016 (SEI nº 0101114);
- V - Consta tela de pesquisa do interessado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC (SEI nº 0644958);
- VI - Consta cópia de consulta dos dados cadastrais do autuado no sítio da Receita Federal do Brasil (SEI nº 0761419);
- VII - Consta extrato de lançamento do Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC com dados da multa deste processo (SEI nº 0761430);
- VIII - Consta Despacho de encaminhamento do processo da ACPI/SPO para esta ASJIN (SEI nº 0881663);
- IX - Consta Despacho ASJIN nº 1087427, que define o encaminhamento dos autos à coordenadoria de julgamento da ASJIN e à PF-ANAC;
- X - Consta Despacho ASJIN nº 1364527, que encaminha o processo para a GTPO/SAF;
- XI - Consta extrato de lançamento do Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC com dados da multa deste processo (SEI nº 1221667).

1.8. É o relatório.

2. **FUNDAMENTAÇÃO**

2.1. Observa-se que a legislação vigente permite a possibilidade de revisão do processo administrativo sancionador, a qualquer tempo, pela Diretoria, desde que preenchidos os requisitos previstos no art. 65 da Lei nº. 9.784/1999, conforme abaixo *in verbis*:

**Lei nº. 9.784/99**

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.

2.2. O art. 28 da Instrução Normativa 08/2008 dispõe *in verbis*:

**IN nº 08/2008**

**CAPÍTULO I**

**DA REVISÃO**

Art. 28. Os processos administrativos de que resultem sanções poderão ser revistos, a qualquer tempo pela Diretoria, 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 anteriormente imposta.

2.3. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação, após a convalidação efetuada em sede de primeira instância, foi capitulada na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA, conforme abaixo *in verbis*:

**CBA**

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações: (...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos: (...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves; (...)

2.4. A referida convalidação, também, aponta para o item 17.4(o) da Instrução de Aviação Civil - IAC 3151, que dispõe *in verbis*:

**IAC 3151**

17.4 ANEXOS 4 E 5 - PARTE I – REGISTROS DE VÔO – Preencher de acordo com as seguintes orientações: (...)

o) NAT (natureza do voo) → preencher de acordo com a natureza do voo e conforme as seguintes siglas:

PV → voo de caráter privado.

FR → voo de fretamento.

TN → voo de treinamento.

TR → voo de traslado da aeronave.

CQ → voo de exame prático (voo cheque ou recheque).

LR → voo de linha regular.

SA → voo de serviço aéreo especializado.

EX → voo de experiência.

AE → autorização especial de voo.

LX → voo de linha não regular.

LS → voo de linha suplementar.

IN → voo de instrução para INSPAC.

2.5. Da análise do processo e das argumentações trazidas pelo interessado em defesa e em requerimento de revisão, julgo que antes de se decidir o feito há questões prévias que devem ser tratada por esta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

2.6. Inicialmente, verifica-se que a multa foi aplicada ao interessado no presente processo com base na seguinte capitulação: alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 17.4(o) da IAC 3151. Nota-se que a citada norma complementar não define quais voos podem ser enquadrados como de treinamento, assim como não define o que são voos de treinamento e quais tipos de voo podem ser enquadrados em cada uma das siglas de natureza ali disposta.

2.7. Verifica-se ainda que o Auto de Infração descreve a constatação de "13 (treze) voos de traslado (TR), de manutenção e de experiência recente (EX) como voos de treinamento (TN), no período de 23/09/2013 a 23/07/2014, nos Diários de Bordo das aeronaves PP-GXU, PT-MBI e PP-GSY (...), desconsiderando o determinado na IAC 3151", no entanto não é possível individualizar-se qual deveria ser a anotação de natureza do voo para cada um desses treze voos.

2.8. Verifica-se ainda que documento de análise da primeira instância faz referência à Nota Técnica nº 13/2016/ACPI/SPO, cadastrada no antigo sistema Sigad sob o protocolo 00065.087792/2016-30, que conforme consta no documento, aprovou critério para aplicação de infrações individualizadas por cada folha do Diário de Bordo em branco ou com informações inexatas, referente ao descumprimento do item 5.4 e do Capítulo 17 da IAC 3151. Observa-se que a referida Nota Técnica não consta no presente processo, e no Sigad não existe cópia digitalizada da mesma.

2.9. Considerando as incerteza dos fatos e visando a garantia da Justiça na decisão administrativa, considero ser necessário obter mais informações junto à Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, de forma que sejam apreciados os documentos do presente processo administrativos

e sejam prestadas as informações solicitadas e as pertinentes e necessárias. A seguir seguem os quesitos que sugere-se que sejam encaminhados para a área técnica:

- a) Solicita-se que a área técnica identifique de maneira inequívoca norma que disponha o que são voos de treinamento e em que hipóteses os voos lançados no diário de voo deverão ser registrados como tal.
- b) Solicita-se que a área técnica individualize qual a natureza de cada um dos 13 voos objetos da autuação, ocorridos no período de 23/09/2013 a 23/07/2014 com as aeronaves PP-GXU, PT-MBI e PP-GSY, objetos da autuação.
- c) Solicita-se a apresentação de cópia digitalizada da Nota Técnica nº 13/2016/ACPI/SPO.

### 3. CONCLUSÃO

3.1. Pelo exposto, sugiro converter em diligência o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este seja encaminhado à SPO, de forma que sejam analisados os documentos acostados ao processo e demais documentos mencionados na diligência, bem como para que sejam prestadas as informações solicitadas e pertinentes, devendo retornar no menor prazo de tempo possível, para análise e futura decisão.

3.2. **Destaca-se ainda que da Decisão de Primeira Instância administrativa restou aplicada multa no valor de R\$ 36.000,00 (trinta e seis mil reais) .**

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

3.4. **Submete-se ao crivo do decisor.**



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 12/01/2018, às 10:53, 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 **1363836** e o código CRC **8B9CD2E7**.





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

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 69/2018**

PROCESSO Nº 00065.025913/2015-79  
INTERESSADO: AERoclUBE DE ARARAS

Brasília, 12 de janeiro de 2018.

1. Trata-se de pedido de revisão interposto por AERoclUBE DE ARARAS em face da decisão proferida em primeira instância pela Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), no curso do Processo Administrativo nº 00065.025913/2015-79, originado do Auto de Infração nº 000295/2015, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 660350175. A infração - *preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização* foi capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica), Lei nº 7.565/1986 c/c item 17.4(o) da IAC (Instrução de Aviação Civil) 3151.

2. Considerando os argumentos apresentados pela defesa em sede recursal e a necessidade de obtenção de esclarecimentos técnicos e probatórios sobre as infrações impostas no referido Auto de Infração (13 voos) e na decisão recorrida (09 voos), por celeridade processual e com fundamento no art. 50, §1º da Lei nº. 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos apresentados na Proposta de Decisão [**Parecer 518/2017/ASJIN - SEI 1363836**] e, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº. 3.061 e nº. 3.062, ambas de 01/09/2017, e **com fundamento no art. 17-B, inciso II da Resolução ANAC nº 25/2008**, e competências conferidas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- **CONVERTER EM DILIGÊNCIA** o presente processo, para obter mais informações junto à SPO, de forma que sejam apreciados os documentos do presente processo administrativo e sejam prestadas as informações solicitadas, conforme disposto a seguir:

a) Solicita-se que a área técnica identifique de maneira inequívoca norma que disponha o que são voos de treinamento e em que hipóteses os voos lançados no diário de voo deverão ser registrados como tal.

b) Solicita-se que a área técnica individualize qual a natureza de cada um dos 13 voos objetos da autuação, ocorridos no período de 23/09/2013 a 23/07/2014 com as aeronaves PP-GXU, PT-MBI e PP-GSY, objetos da autuação.

c) Solicita-se a apresentação de cópia digitalizada da Nota Técnica nº 13/2016/ACPI/SPO.

3. Desta forma, retorno os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este seja encaminhado à SPO, de maneira que sejam analisados os documentos acostados ao processo e demais documentos mencionados nesta diligência, bem como para que sejam prestadas as informações solicitadas e pertinentes, devendo retornar no menor prazo de tempo possível, para análise e futura decisão.

4. Destaca-se ainda que da Decisão de Primeira Instância administrativa restou aplicada 9(nove) multas que totalizam R\$ 36.000,00 (trinta e seis mil reais) .

5. À Secretaria para providências de praxe.

**Vera Lúcia Rodrigues Espindula**

SIAPE 2104750

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



---

Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula, Presidente de Turma**, em 17/01/2018, às 17:36, 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 **1422873** e o código CRC **69DF8FA3**.

---

---

Referência: Processo nº 00065.025913/2015-79

SEI nº 1422873