



PARECER N° 640/2018/ASJIN
PROCESSO N° 00065.019713/2012-34
INTERESSADO: SOL LINHAS AÉREAS LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Tabela 1 - Marcos Processuais

Processo	Auto de Infração	Crédito de Multa	Data da ocorrência	Data da lavratura	Data da notificação do Auto de Infração	Data de protocolo da Defesa	Data da Decisão de Primeira Instância	Data de notificação da decisão de primeira instância	Data de postagem do Recurso
00065.019556/2012-67	06041/2011	649636159	19/09/2011	04/11/2011	22/02/2013	13/03/2013	04/08/2015	25/08/2015	03/09/2015
00065.019666/2012-29	06047/2011	649641155	20/09/2011	04/11/2011	22/02/2013	13/03/2013	04/08/2015	25/08/2015	03/09/2015
00065.019692/2012-57	06052/2011	649634152	20/09/2011	04/11/2011	22/02/2013	13/03/2013	04/08/2015	25/08/2015	03/09/2015
00065.019713/2012-34	06056/2011	649638155	21/09/2011	04/11/2011	22/02/2013	13/03/2013	04/08/2015	25/08/2015	03/09/2015
00065.019654/2012-02	06043/2011	649644150	19/09/2011	04/11/2011	22/02/2013	13/03/2013	04/08/2015	25/08/2015	03/09/2015
00065.019701/2012-18	06054/2011	649639153	20/09/2011	04/11/2011	22/02/2013	13/03/2013	04/08/2015	25/08/2015	03/09/2015
00065.019658/2012-82	06045/2011	649643151	20/09/2011	04/11/2011	22/02/2013	13/03/2013	04/08/2015	25/08/2015	03/09/2015
00065.019565/2012-58	06042/2011	649635150	19/09/2011	04/11/2011	22/02/2013	13/03/2013	04/08/2015	25/08/2015	03/09/2015
00065.019663/2012-95	06046/2011	649642153	20/09/2011	04/11/2011	22/02/2013	13/03/2013	04/08/2015	25/08/2015	03/09/2015
00065.019668/2012-18	06048/2011	649640157	20/09/2011	04/11/2011	22/02/2013	13/03/2013	04/08/2015	25/08/2015	03/09/2015

Infração: *permitir a operação da aeronave PR-VLA por copiloto com Certificado de Habilitação Técnica (CHT) vencida*

Enquadramento: alínea "b" do inciso III do art. 302 do CBA c/c seção 135.245 do RBAC 135, c/c inciso III do art. 20 e art. 162 do CBA, c/c art. 18 da Portaria Interministerial nº 3.016/1988

Aeronave: PR-VLA

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

INTRODUÇÃO

1. Tratam-se de 10 processos administrativos instaurados, relacionados a 10 Autos de Infração, todos listados na Tabela 1 acima, que capitulam as infrações na alínea "b" do inciso III do art. 302 do CBA c/c seção 135.245 do RBAC 135, c/c inciso III do art. 20 e art. 162 do CBA, c/c art. 18 da Portaria Interministerial nº 3.016/1988.

2. Os Autos de Infração apresentam a seguinte descrição, conforme dados da Tabela 2 abaixo:

MARCAS DA AERONAVE: PR-VLA

DATA: [coluna 2 da Tabela 2] HORA: [coluna 3 da Tabela 2] LOCAL: [coluna 4 da Tabela 2]

Descrição da ocorrência: Operação de aeronave com C.H.T. vencido.

HISTÓRICO: Foi constatado que, em [coluna 2 da Tabela 2], às [coluna 3 da Tabela 2] hs. UTC, essa empresa permitiu que a aeronave PR-VLA, fosse operada pelo piloto Sr. Marlon Silveira, CANAC 913582, na função de copiloto do voo [coluna 5 da Tabela 2], no trecho [coluna 6 da Tabela 2], estando o referido piloto com o Certificado de Habilitação Técnica do tipo da aeronave (L410) e o IFRA vencidos em 31/08/2011, contrariando o previsto na Seção 135.245,

Tabela 2 - Dados dos Autos de Infração

Auto de Infração	Data da ocorrência	Hora	Local	Voo	Trecho	Página do Diário de Bordo
06041/2011	19/09/2011	14:35	Aeroporto de Toledo - PR - SBTB	4587	SBTD/SBCT	0544
06047/2011	20/09/2011	12:25	Aeroporto de Curitiba - PR - SBCT	4588	SBCT/SBTD	0546
06052/2011	20/09/2011	00:40	Aeroporto de Curitiba - PR - SBCT	4573	SBCT/SSUM	0547
06056/2011	21/09/2011	09:00	Aeroporto de Toledo - PR - SBTB	4572	SBTD/SSUM	0548
06043/2011	19/09/2011	03:30	Aeroporto de Umuarama - PR - SSUM	4573	SSUM/SBTD	0545
06054/2011	20/09/2011	02:40	Aeroporto de Umuaram - PR - SSUM	4573	SSUM/SBTD	0547
06045/2011	20/09/2011	09:05	Aeroporto de Toledo - PR - SBTB	4572	SBTD/SSUM	0546
06042/2011	19/09/2011	01:30	Aeroporto de Curitiba - PR - SBCT	4573	SBCT/SSUM	0545
06046/2011	20/09/2011	10:00	Aeroporto de Umuarama - PR - SSUM	4574	SSUM/SBCT	0546
06048/2011	20/09/2011	14:35	Aeroporto de Toledo - PR - SBTB	4587	SBTD/SBCT	0546

3. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 142/2011/GVAG-PA/SSO/UR/PORTO ALEGRE juntado a cada processo administrativo, constam informações relativas a diversas supostas infrações cometidas pela atuada relacionadas à falta de habilitação do tripulante Marlon Silveira (CANAC 913582), e dentre elas encontram-se as dez que deram origem aos processos listados na Tabela 1.

4. Em anexo ao Relatório de Fiscalização constam os seguintes documentos:

- Cópia de trecho do RBAC 135, onde verifica-se o conteúdo da seção 135.245;
- Cópia de trechos do Código Brasileiro de Aeronáutica, onde verificam-se destacados o inciso III do art. 20 e o art. 162;
- Cópia de trecho da Portaria Interministerial nº 3.016/1988, onde verifica-se destacado seu art. 18.
- Cópia de informações do aeronavegante Marlon Silveira no sistema SACI, onde verifica-se que suas habilitações L410 e IFRA expiravam em 08/2011;
- Cópia de e-mails, onde inicialmente o Piloto Chefe da atuada solicita informações a respeito do recheque do tripulante Marlon Silveira, e que na sequência gera uma troca de e-mails internos entre servidores da ANAC, na qual destaca-se que *"a habilitação L410 do piloto venceu em Agosto/2011 e (...) a primeira NEC foi postada pela empresa somente no dia 11 de Setembro de 2011 (sendo cancelada no dia 14/09/2011)"*;
- Cópia de propaganda da atuada com os voos oferecidos;
- Cópia da tela de *status* da aeronave PR-VLA no sistema SACI;
- Cópia da lista de voos autorizados vigentes (HOTRAN) da atuada à época;
- Cópia de relatório de voos da aeronave PR-VLA do sistema BIMTRA;
- Cópia dos Relatórios de Fiscalização nº 04/2011/ASO-CT/UR5 e 126/2011/GVAG-PA/SSO/UR/PORTO ALEGRE, que descrevem inspeções de rampa ocorridas em SBCT nos dias 23/09/2011 e 26/09/2011, respectivamente, na qual foi constatado que o copiloto da aeronave PR-VLA, senhor Marlon Silveira, encontrava-se com as habilitações L410 e IFRA vencidas desde 08/2011.

5. Em cada processo ainda constam cópias das páginas do Diário de Bordo com o registro dos voos efetuados pelo tripulante.

6. A atuada foi notificada da lavratura dos Autos de Infração em 22/02/2013, conforme Aviso de Recebimento à fl. 14 do processo 00065.019556/2012-67, e apresentou uma peça de Defesa subscrita pelo tripulante Marlon Silveira e pelo Presidente da empresa para todos os Autos de Infração em 13/03/2013 (fls. 15/44 do processo 00065.019556/2012-67), alegando que:

I - Como o voo de verificação ficou agendado para o último dia de validade das credenciais, o risco de ocorrer qualquer impedimento poderia gerar problemas, que de fato ocorreram, tendo sido necessário cancelar o voo de verificação do dia 31/08/2011 devido ao falecimento da genitora do interessado no dia 30/08/2011. A prorrogação foi solicitada e 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 (Anexos 01, 02, 03, 04, 05 e 06);

II - *“Por motivo de força maior, realmente o cheque marcado para o dia 31 de 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 efetuado, foram emitidas duas FAP - Fichas de Avaliação de Piloto, FAP 02 - Licença de PLA e Habilitação TIPO e, FAP 04- Habilitação de Voo por Instrumentos (Anexos 07 e 08);

IV - Em 08/09/2011, a atuada encaminhou as FAP diretamente para o servidor Alexandre Brandão (Anexo 09);

V - 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) (Anexos 10 e 11);

VI - A atuada anexa diversas NEC encaminhadas via sistema NRT - SAE - NEC, a fim de que se observe todo o detalhamento e prazos de resposta para o encaminhamento entre sistema e operadores (Anexos 12, 13, 14, 15, 16, 17 e 18);

VII - 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 não houve atualização ou resposta (Anexos 19 e 20);

VIII - A primeira resposta via sistema eletrônico chegou em 14/09/2011, e informava que havia sido cancelada por erro no arquivo (pdf). Essa negativa estava vinculada à NEC - Notificação de Emissão de CHT de número (O-14-CMW-2011), que havia sido postada em 11/09/2011. Foram enviadas duas novas NEC (uma no dia 14/09/2011) e somente em 23/09/2011 a ANAC retornou com a negativa, mais uma vez, com problemas (pdf) e agora, com o questionamento sobre as FAP, apontando para um uso incorreto das Fichas de Avaliação de Piloto, conforme IAC 135-1001;

IX - Em 27/09/2011 foram enviadas novas NEC, que, *“mais uma vez, em 06 de outubro de 2011, retornaram novamente com resposta negativa, apontando a necessidade de novas FAP's, visto que, as apresentadas estavam em desacordo com o previsto na IAC 135-1001”* (grifos nossos);

X - Em 27 e 28/09/2011, foram informados que não são aceitas as fichas (FAP) que foram utilizadas (FAP 02 e FAP 04), e que as corretas são as FAP 11 A e 12, ambas vinculadas aos operadores (OPR 135) (nos anexos 23 e 24 são apresentadas as FAP 11 A e 12, e nos anexos 21 e 22 troca de e-mail entre a atuada e o chegador);

XI - Através do Anexo 25, procura demonstrar que foram concedidas duas prorrogações, sendo a primeira prorrogação para Setembro de 2011 e a segunda para Outubro de 2011;

XII - Através do Anexo 26 aduz que a validade das habilitações L410 e IFR estariam com vencimento em 08/2012 devido ao fato da data ser contada com relação à última revalidação, no caso 08/2011;

XIII - Dispõe ainda 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.

7. O setor competente, em decisão motivada (fls. 45/47 do processo 00065.019556/2012-67), proferida em 04/08/2015, confirmou a existência de 11 (onze) atos infracionais, devido às 10 infrações relacionadas aos 10 Autos de Infração dispostos na Tabela 1, mais uma infração relativa à infração descrita no Auto de Infração nº 06057/2011 (processo 00065.019720/2012-36), que no entanto não foi objeto de Recurso por parte da Atuada e não é tratado no presente Parecer. As infrações foram capituladas na alínea "b" do inciso III do art. 302 do CBA c/c seção 135.245 do RBAC 135, c/c inciso III do art. 20 e art. 162 do CBA, c/c art. 18 da Portaria Interministerial nº 3.016/1988, e o setor competente, após apontar a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, aplicou uma multa no valor médio previsto para o tipo infracional de R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais) para cada uma das infrações constatadas.

8. A recorrente foi devidamente notificada da decisão de primeira instância 25/08/2015, postando seu Recurso em 10/09/2015 (fls. 52/65 do processo 00065.019556/2012-67). Em suas razões, alega:

8.1. Cerceamento de Defesa: alega que a notificação de decisão enviada contraria veementemente o disposto no art. 2º da Lei nº 9.784/99.

8.2. Ilegalidade do Auto de Infração: alega a autuada que a decisão não indica os fatos e fundamentos legais que a embasam, em desacordo com o art. 15 da Resolução nº 25/2008 e com o parágrafo 2º do art. 50 da Lei nº 9.784/99.

8.3. Ilegalidade do valor da multa: alega a autuada que a ANAC não estaria autorizada a majorar ou mesmo atualizar os valores das multas, o que entende somente poderia ser feito através de nova lei ordinária. Dispõe que o art. 299 do CBA determina a aplicação de multa de até 1.000,00 (mil) valores de referência, e que até que este dispositivo seja alterado por outra lei equivalente, os valores das multas não poderiam ultrapassar esse teto. Entende ainda ser ilegal o cálculo do valor da multa ser realizado com base em uma Resolução, assim como os critérios de dosimetria.

8.4. Desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da multa: aduz a autuada que o valor da multa imposta é excessivo, suficiente para inviabilizar a vida financeira da empresa, tomando caráter de ato confiscatório, desviando-se de sua finalidade. Dispõe ainda que o valor imputado à empresa fere os princípios da proporcionalidade e razoabilidade, basilares da administração pública.

9. Por fim, com base em suas alegações, requer a nulidade dos Autos de Infração.

10. Às fls. 56/64 do processo 00065.019556/2012-67, documentação para demonstração de poderes de representação.

11. Registre-se que embora o Recurso faça referência aos 10 processos da Tabela 1, oito dos dez processos foram equivocadamente encaminhados para Procuradoria Federal para inscrição dos créditos em Dívida Ativa (do terceiro ao décimo processo da Tabela 1), uma vez que não havia sido verificado que o Recurso interposto se referia a dez processos.

12. Constam nos processos Termos de encerramento de trâmite físico e Despachos de Distribuição.

13. É o relatório.

PRELIMINARES

14. ***Do nome do tripulante envolvido nos fatos***

15. Registre-se que foi identificado por este Parecerista que o nome do tripulante, ao menos nos sistemas da ANAC, alterou-se ao longo do tempo. Quando da autuação o mesmo estava registrado no sistema SACI com o nome "Marlon Silveira" e com o passar do tempo passou a constar o nome "Marlon Prando", entretanto pelas fotos e pelos números dos seus documentos constata-se que trata-se da mesma pessoa, sendo que essa constatação não traz qualquer prejuízo ao processo.

16. ***Cerceamento de Defesa e Ilegalidade do Auto de Infração***

17. Cumpre observar que, em Recurso, a autuada alega cerceamento de defesa, por não saber os motivos para aplicação das multas.

18. Contudo, verifica-se que o interessado foi regularmente notificado quanto às infrações imputadas em 22/02/2013, tendo apresentado defesa 13/03/2013. Foi, ainda, devidamente notificado da Decisão de primeira instância em 25/08/2015, postando seu tempestivo Recurso em 03/09/2015.

19. Cabe destacar que o Interessado poderia ter diligenciado nesta ANAC e ter tido ciência de todo teor do processo, retirando, se necessário, as cópias do mesmo, contudo, optou por não realizar este procedimento.

20. Em adição, verifica-se que as notificações de decisão reforçaram as orientações quanto ao procedimento de vistas ao processo.

21. Cumpre ressaltar que não houve qualquer ilegalidade na notificação de decisão realizada pelo setor de primeira instância, o que não deve servir para a nulidade do referido ato nem mesmo para desconstituição da penalidade imposta, tendo em vista que os documentos apresentam as informações do Interessado, número do crédito de multa dos processos administrativos, número do GGFS, número dos Autos de Infração e decisão proferida aplicando a penalidade no valor de R\$ 4.200,00 para cada infração, cumprindo, portanto, o disposto no art. 26 da Lei 9.784/1999, parágrafo único do art. 15 da Resolução ANAC nº 25/2008 e modelo de notificação apresentado na IN ANAC nº 08/2008.

22. Verifica-se, ainda, que tal notificação atingiu o seu objetivo, na medida em que o Interessado foi notificado da decisão proferida pelo setor de decisão de primeira instância, apresentando, inclusive, o seu tempestivo recurso.

23. Cumpre mencionar que, em defesa, o Interessado se defende corretamente dos fatos, dessa maneira, entende-se que o Recorrente tinha conhecimento da conduta imputada nos autos de infração e

teve seu direito de defesa e contraditório respeitado.

24. Ainda em Recurso o Interessado alega que o órgão competente de primeira instância não indicou os fatos e fundamentos legais que embasaram a decisão, no entanto sem apontar especificamente ao que se deve essas alegações. Das informações constantes dos autos supõe-se que o Interessado recebeu somente a notificação de decisão, e dessa forma não teve acesso ao inteiro teor da decisão. Registre-se que diferentemente do alegado, a decisão de primeira instância traz sim os fatos e fundamentos jurídicos que levaram a ANAC a decidir por multar a empresa.

25. Diante do exposto, não se prospera a alegação do interessado quanto à ilegalidade da notificação do auto de infração ou da decisão de primeira instância, afastando-se as alegações do interessado quanto à inobservância de seu direito à ampla defesa e contraditório ou qualquer ocorrência de cerceamento de defesa.

26. ***Da Alegação do Recorrente de ilegalidade, desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da multa***

27. Em Recurso, o interessado alega que o valor da multa é ilegal, pois a legislação não autoriza a autoridade de aviação civil a majorar ou mesmo atualizar os valores das multas, os quais somente podem ser alterados mediante nova lei ordinária. Afirmo que uma Lei Ordinária não pode ser alterada por mera Resolução, pois isto fere o princípio da legalidade, e que o artigo 299 do CBA determina a aplicação de multa de até mil valores de referência, portanto, os valores das multas não podem ultrapassar este teto. Além disso, alega que o valor da multa imputada no caso em tela é excessivo, fere os princípios da razoabilidade e proporcionalidade e é ilegal, pois resulta de uma tabela sem respaldo legal, constante em mera Resolução, e possui caráter de ato confiscatório, desviando-se de sua finalidade, a qual deveria ser compensar o possível dano causado pelo contribuinte ao Estado com a prática da infração. Por fim, alega ainda que a Administração Pública pode anular ou revogar seus próprios atos quando estes estão eivados de vícios insanáveis.

28. Entretanto, tais alegações não podem prosperar, pois a questão relacionada ao questionamento do valor da sanção de multa a ser aplicada em relação ao ato infracional que está sendo imputado não é de competência deste Parecerista, uma vez que se trata de regular normatização desta ANAC. É dever do funcionário público seguir a legislação e os princípios da Administração Pública, o que está sendo feito no caso em tela, sendo vedado apenas o cumprimento de qualquer ordem manifestamente ilegal.

29. Vale ressaltar que o ato administrativo tem presunção de legalidade e certeza, devendo ser observado pelos administrados e, principalmente, por seus agentes no exercício de suas competências, assim, na qualidade de servidor público desta ANAC, cabe o cumprimento das leis, normas e regulamentos desta Agência.

30. ***Regularidade processual***

31. O interessado foi devidamente cientificado das infrações que lhe foram imputadas em 22/02/2013, tendo apresentado defesa 13/03/2013. Foi, ainda, devidamente notificado da Decisão de primeira instância em 25/08/2015, postando seu Recurso em 03/09/2015.

32. Sendo assim, aponto a regularidade processual do presente processo, a 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.

MÉRITO

33. Diante das infrações dos processos administrativos listados na Tabela 1, as multas foram aplicadas com fundamento na alínea "b" do inciso III do art. 302 do CBA c/c seção 135.245 do RBAC 135, c/c inciso III do art. 20 e art. 162 do CBA, c/c art. 18 da Portaria Interministerial nº 3.016/1988.

34. A alínea "b" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA dispõe o seguinte, *in verbis*:

CBA (...)

TÍTULO IX

Das Infrações e Providências Administrativas (...)

CAPÍTULO III

Das Infrações (...)

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

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

b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular; (...)

35. Ainda o CBA dispõe sobre o assunto em tela:

CBA (...)

CAPÍTULO II

Do Tráfego Aéreo (...)

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.

(...)

TÍTULO V

Da Tripulação

CAPÍTULO I

Da Composição da Tripulação (...)

Art. 159. Na forma da regulamentação pertinente e de acordo com as exigências operacionais, a tripulação constituir-se-á de titulares de licença de voo e certificados de capacidade física e de habilitação técnica, que os credenciem ao exercício das respectivas funções.

CAPÍTULO II

Das Licenças e Certificados

Art. 160. A licença de tripulantes e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física serão concedidos pela autoridade aeronáutica, na forma de regulamentação específica.

Parágrafo único. A licença terá caráter permanente e os certificados vigorarão pelo período neles estabelecido, podendo ser revalidados.

(...)

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.

(grifos nossos)

36. Já a seção 135.245 do RBAC nº 135 dispõe os pré-requisitos para o segundo em comando, conforme disposto abaixo *in verbis*:

REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 135

SUBPARTE E

REQUISITOS PARA TRIPULANTES DE VOO (...)

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.

(grifos nossos)

37. Por sua vez, o art. 18 da Portaria Interministerial nº 3.016, de 05/02/1988, dispõe *in verbis*:

Portaria Interministerial nº 3.016, de 05/02/1988 (...)

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 (sessenta) dias.

§ 2º A empresa deverá solicitar ao Departamento de aviação Civil a realização dos exames, com antecedência mínima de 30 (trinta) minutos.

§ 3º O Departamento de Aviação Civil determinará os exames solicitados, cabendo à empresa e ao tripulante, realizá-los das 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 parágrafo 5º.

(grifos nossos)

38. Considerando o exposto, verifica-se a subsunção dos fatos descritos nos Autos de Infração listados na Tabela 1 à capitulação disposta nos Autos de Infração e na decisão de primeira instância.

39. **Questões de fato**

40. Conforme disposto nos Autos de Infração listados na Tabela 1 e no Relatório de Fiscalização (RF) nº 142/2011/GVAG-PA/SSO/UR/PORTO ALEGRE, a autuada permitiu que o tripulante Marlon Silveira (CANAC 913582) compusesse tripulação durante os dias 19, 20 e 21/09/2011 com sua CHT vencida, contrariando dessa forma o disposto na alínea "b" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, ficando assim sujeita à aplicação de sanção administrativa.

41. **Alegações do interessado**

42. Diante das alegações apresentadas pelo interessado em sede de defesa, com fulcro no §1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de decisões anteriores, este parecerista ora endossa os argumentos trazidos pelo decisor em sede de primeira instância para a confirmação das práticas infracionais, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer.

43. Com relação às alegações apresentadas em Recurso, registre-se que todas foram afastadas nas preliminares do presente Parecer.

44. Ainda com relação aos argumentos apresentados em Defesa, cabem as seguintes análises e conclusões em adição à análise já apresentada na decisão de primeira instância:

45. Em Defesa o Interessado alega que a CHT do tripulante Marlon Silveira havia sido prorrogada, apresentando como evidência o Anexo 25. A respeito disso, porém, verifica-se que não existe no processo 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.

46. Observa-se que à fls. 07-v do processo 00065.019556/2012-67, consta e-mail enviado pelo Coordenador da Habilitação Empresa Aérea e Táxi Aéreo, datado de **28/09/2011**, do qual destaca-se: “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)”.

47. Ainda, conforme bem salientado na Decisão recorrida, notadamente à fl. 47 do processo 00065.019556/2012-67, 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 IAC 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 trâmites, 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”.

(grifos nossos)

48. **As infrações em tela ocorreram de 19 a 21/09/2011**, não constando dos autos nenhuma excludente de responsabilidade do interessado, conforme acima demonstrado. O fato, atestado pela fiscalização e corroborado pelo próprio documento juntado pelo interessado à fls. 34v - 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, os atos infracionais.

49. Ainda com relação ao assunto, verifica-se da cópia dos Relatórios de Fiscalização nº 04/2011/ASO-CTUR5 e 126/2011/GVAG-PA/SSO/UR/PORTO ALEGRE constante dos autos que em inspeções de rampa ocorridas em SBCT nos dias 23/09/2011 e 26/09/2011, respectivamente, havia sido constatado *in loco* pela fiscalização desta Agência que o copiloto da aeronave PR-VLA, senhor Marlon Silveira, encontrava-se com as habilitações L410 e IFRA vencidas desde 08/2011.

50. Sendo assim, pode-se afastar TODAS as alegações do interessado, as quais não possuem o condão de excluir a sua responsabilidade administrativa diante dos atos infracionais cometidos à época.

51. **DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

52. Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa aos atos infracionais imputados.

53. ***Das Circunstâncias Atenuantes:***

54. Em conformidade com a decisão de primeira instância, verifica-se que, *no caso em tela*, não é possível aplicar quaisquer das circunstâncias atenuantes dispostas nos incisos do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §1º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

55. Com relação à atenuante do inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, verifica-se do extrato do Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC) que as multas sob os números 629551117, 629552115 e 629553113 se referem a penalidades aplicadas em definitivo ao interessado devido a ato infracional ocorrido no período de um ano encerrado em Setembro de 2011 (que abrange as datas das infrações tratadas nesse parecer), portanto afasta-se sua incidência.

56. ***Das Circunstâncias Agravantes:***

57. Em conformidade com a decisão de primeira instância, verifica-se que, *no caso em tela*, não é possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ou nos incisos do §2º do artigo 58 da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008.

58. ***Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo:***

59. Dessa forma, considerando-se a ausência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, a sanção de cada multa deve ser aplicada em seu valor médio, ou seja, no valor de R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais) para cada uma das 10 infrações relacionadas a cada um dos processos da Tabela 1.

60. **CONCLUSÃO**

61. Pelo exposto, proponho **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** a multa aplicada em primeira instância administrativa no valor de **R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais) para cada uma das 10 infrações relacionadas a cada um dos processos da Tabela 1.**

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

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

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 06/03/2018, às 15:49, 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 **1588229** e o código CRC **62E8D1E7**.



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 686/2018

PROCESSO Nº 00065.019713/2012-34
INTERESSADO: SOL LINHAS AÉREAS LTDA

Brasília, 06 de março de 2018.

1. Trata-se de recurso interposto por SOL LINHAS AÉREAS LTDA, CNPJ nº 10.422.494/0001-56, em face da decisão proferida em 04/08/2015 pela Superintendência de Padrões Operacionais, devido à empresa *ter permitido que o tripulante Marlon Silveira (CANAC 913582) compusesse tripulação com sua CHT vencida em operação realizada dia 21/09/2011, 09:00UTC, na função de copiloto do voo 4572, no trecho SBT/D/SSUM*, conforme descrito no **Auto de infração nº 06056/2011**, que aplicou multa de R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais), com fundamento na alínea "b" do inciso III do art. 302 do CBA c/c seção 135.245 do RBAC 135, c/c inciso III do art. 20 e art. 162 do CBA, c/c art. 18 da Portaria Interministerial nº 3.016/1988, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 649638155.

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, 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 640/2018/ASJIN - SEI 1588229**] 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 I da Resolução ANAC nº 25/2008**, e competências conferidas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

Monocraticamente, por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **SOL LINHAS AÉREAS LTDA**, CNPJ nº 10.422.494/0001-56, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no **Auto de Infração nº 06056/2011** e capitulada na na alínea "b" do inciso III do art. 302 do CBA c/c seção 135.245 do RBAC 135, c/c inciso III do art. 20 e art. 162 do CBA, c/c art. 18 da Portaria Interministerial nº 3.016/1988, e por **MANTER a multa aplicada no valor médio de R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais)**, sem atenuantes e agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.019713/2012-34 e ao **Crédito de Multa (nº SIGEC) nº 649638155**.

À Secretária da ASJIN.

Publique-se.

Notifique-se.

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 12/03/2018, às 20:26, 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 **1588254** e o código CRC **8170A6D1**.

Referência: Processo nº 00065.019713/2012-34

SEI nº 1588254