



PARECER N° 576/2018/ASJIN
PROCESSO N° 00065.064848/2012-54
INTERESSADO: MAURICI MENDONÇA

PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

Auto de Infração: 01821/2012/SSO

Crédito de Multa (n° SIGEC): 647.104/15-8

Infração: *Tripular aeronave sem habilitação.*

Enquadramento: alínea “d” do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 135.242 (2) do RBAC 135.

Proponente: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC n° 1.921, de 21/10/2009).

1. DO RELATÓRIO

Trata-se de processo administrativo, instaurado sob o número em referência, por descumprimento da alínea “d” do inciso II do artigo 302 do CBA, conforme consta do Auto de Infração n°. 01821/2012/SSO, lavrado em 02/05/2012, contendo a seguinte descrição, *in verbis*:

DATA: 27/08/2011 HORA: 21:10 LOCAL: SDAP (São Paulo - SP).

DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA: Tripular aeronave sem habilitação.

HISTÓRICO: Por meio da Folha N° 4870 do Diário de Bordo N° 006/PP-AMI/2011 e da respectiva Ficha de instrução de Piloto de Helicóptero, foi possível constatar que, na data de 27 de agosto de 2011, entre as 21h10min e 21h24min, o Sr. Maurici Mendonça, Código ANAC 475954, operou a aeronave PP-AMI (Tipo ICAO A119), em operações comerciais segundo o RBAC 135, sem possuir habilitação no tipo de aeronave. A operação foi realizada sob a supervisão do comandante da aeronave e instrutor Antonio Carlos Nardin França, Código ANAC 466169.

O parágrafo 135.347(e) do RBAC 135 estabelece que a experiência operacional deve ser obtida posteriormente ao recebimento do certificado de habilitação técnica no tipo de equipamento e, portanto, Sr. Maurici Mendonça não possuía o certificado de habilitação técnica compatível com a atividade sendo desenvolvida.

Segundo a seção 135.242 do RBAC 135, ninguém pode exercer as funções de tripulante de voo em uma aeronave operando segundo o RBAC 135 a menos que essa pessoa tenha o certificado de habilitação técnica válido e compatível com a atividade sendo desenvolvida.

O Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI N° 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986) no artigo 302, inciso II, alínea "d" prevê a infração imputável ao aeronauta.

Da Fiscalização:

No Relatório de Fiscalização n° 136/2012/GVAG-SP/SSO/UR/SP (fls. 02 e 03), a fiscalização informa que as infrações foram constatadas através do recebimento de *e-mail*, encaminhado por funcionária da empresa AEROMIL TÁXI AÉREO LTDA., informando que o autuado havia feito cheque com a aeronave de marcas PP-AMI, sem ter habilitação para o tipo de aeronave (A119).

Foram acostados aos autos do presente processo cópias do(a): (i) referido *e-mail*, "Assunto: ENC CHT", datado de 18/09/2011, acompanhado do histórico de mensagens; (ii) Ofício n° 684/2011/GVAG-SP/SSO/UR/SP; (iii) tela do sistema SACI, referente ao Autuado, impressa em 16/09/2011; (iv) Notificação de Emissão do CHT - NEC P-25/CAL/2011, de 09/09/2011; (v) FAP 11A, referente ao autuado, de 24/08/2011; (vi) Notificação de Emissão do CHT - NEC P - 28/CAL/2011; (vii) FAP 12, referente ao Autuado, de 13/09/2011; (viii) tela do sistema SACI da Aeronavegabilidade da aeronave PP-AMI, impressa em 27/04/2012; (ix) Via 001 do Ofício n° 684/2011/GVAG-SP/SSO/UR/SP, de 16/09/2011, recebido pela empresa Aeromil Táxi Aéreo LTDA., em 23/09/2011, conforme AR; e (x)

Carta enviada pela referida empresa e protocolada em 19/09/2011, encaminhando cópias autenticadas dos Diários de Bordo e Fichas de Instrução.

Da Defesa do Interessado:

Em defesa, o interessado alegou que, devido à saída do Comandante, Sr. ANTONIO CARLOS NARDIN FRANÇA (CODANAC 466199), do quadro da empresa, o Setor de Operações da empresa AEROMIL TÁXI AÉREO - LTDA fez consulta a ANAC em SP, onde o INSPAC BRUNO DINIZ DEL BEL, na época, os orientou, *verbalmente*, que poderiam dar andamento no treinamento em rota. O interessado acrescenta que, devido o sistema que estava em fase de transição de SSO para SACI, haveria demora do Certificado de Habilitação Técnica (CHT) entrar no sistema.

O interessado informou, ainda, que os pilotos, Sr. ANTONIO CARLOS NARDIN FRANÇA e Sr. DENNIS MATTEI, estavam cumprindo todas as orientações da ANAC, não havendo nenhuma intenção em contrariar as regras em vigor desta Agência. Ao final, o interessado anexa cópia das fichas de instrução e dos Diários de Bordo a fim de comprovar a realização do treinamento.

Da Decisão de Primeira Instância:

O setor competente, em decisão (fls. 58 a 63), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA, aplicando, considerando a existência de circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC 25/08, e a ausência de agravantes, sanção de multa no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais).

Do Recurso do Interessado:

Devidamente cientificado (fls. 66 e 68), o recorrente oferece seu recurso (fls. 70 a 77), suscitando o vício de legalidade quanto a identificação do agente público, posto que, *segundo afirma*, não há disponibilidade para consulta pública de lista que nominalmente identifique o agente que o autuou. Ressalta, ainda, que, em Defesa, foi alegada a existência de autorização verbal por parte do agente da ANAC para a realização e continuidade dos voos e treinamentos em rota, requerendo o arquivamento do Auto de Infração. Adiante, o interessado, em recurso, aponta não ter amais acesso aos registros referentes aos voos objeto da infração, devido ao seu desligamento do quadro de tripulantes da empresa AEROMIL TÁXI AÉREO LTDA.

Alega, também, quanto às alegações realizadas pelo analista do processo, em decisão de primeira instância, sobre a prova referente à autorização verbal do INSPAC, com relação à continuidade do programa de treinamento, oportunidade em que observa que o autuado não poderia provar o que alegou. O interessado afirma que era um funcionário da empresa, sem função de gerenciamento, tampouco possuía competência para tratar, em nome da empresa, de assuntos administrativos e de treinamento. O recorrente afirma, também, que, ao se observar as Fichas de Declaração de Instrução, os voos, os quais o interessado teve para si os comandos da aeronave, foram lançados como voos de treinamento nos Diários de Bordo, entendo, com isso, que cumpria apenas as determinações do Setor de Operações, este que, *segundo alega*, deveria ter sido responsabilizado.

Nas alegações finais, o recorrente protesta o excesso de autuações emitidas por esta Agência, sob a égide da infração administrativa continuada, afirmando, dessa forma, que não seria possível tratar as infrações como isoladas e puni-las separadamente, requerendo, assim, que elas sejam consideradas como uma única infração.

Dos Outros Atos Processuais:

Notificação da Infração (fl. 55):

Termo de Juntada (fl. 57);

Dados do Aeronavegante (fl. 64);

Extrato SIGEC verificada em 27/04/2015 (fl. 65);

Despacho encaminhando o processo para a então Junta Recursal (fl. 67); e

Despacho atestando a tempestividade do recurso (fl. 78).

É o breve Relatório.

2. DAS PRELIMINARES

Da Alegação de Vício Quanto à Identidade do Agente Fiscal:

Observa-se que o interessado afirma que, sem a necessária indicação do nome, cargo ou função, fica impossibilitado de apresentar ampla defesa, não sendo possível confirmar a validade do ato administrativo. Contudo, tal alegação não condiz com a verdade, na medida em que o inspetor de aviação civil, que lavrou o referido Auto de Infração (fl. 01), possui a sua competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

Verifica-se que o referido Auto de Infração foi lavrado por INSPAC credenciado nesta Agência, conforme disposto no documento à fl. 01, cuja identificação se materializou pela matrícula A-2064.

Observa-se que o artigo 197 do CBA indica que a autoridade aeronáutica e/ou autoridade da aviação civil pode delegar competência para a realização de fiscalização, bastando para isso o credenciamento do Agente Público: “A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.”

Importante ressaltar que o Sr. Vitor Gabriel Kleine, agente fiscal (INSPAC) desta ANAC, matriculado sob o número A-2064, responsável pela autuação (fl. 01), se identifica, *adequadamente*, no Relatório de Fiscalização nº 136/2012/GVAG-SP/SSO/UR/SP (fls. 02 e 03), este datado de 30/04/2012, o qual faz parte integrante do presente processo, este que esteve, *durante todo o seu regular trâmite processual*, à disposição do interessado. Observa-se, ainda, o documento de fls. 04, oportunidade em que se pode comprovar a comunicação, por *e-mail*, datado de 16/09/2011, entre o agente fiscal desta ANAC, *responsável pela autuação*, e o interessado.

O interessado, por ocasião da interposição de sua defesa (fl. 31), não apresentou tal alegação, pois, *como demonstrado*, estava ciente da identidade do agente fiscal responsável pela lavratura do AI, bem como sem qualquer dúvida quanto a sua competência.

Sendo assim, não pode o recorrente alegar qualquer vício na lavratura do referido Auto de Infração, ou, ainda, qualquer prejuízo a sua defesa, por não constar o nome completo do agente autuante. Ressalta-se que, *conforme apontado, comprovadamente*, o interessado tinha conhecimento de quem foi o responsável pela apuração do ato tido como infracional e, *posteriormente*, pela abertura do processo administrativo com a lavratura do Auto de Infração.

Da Regularidade Processual:

Observa-se que o interessado foi notificado quanto à lavratura do referido Auto de Infração (fl. 55), oportunidade em que apresenta a sua defesa (fl. 31). O interessado, também, foi notificado quanto à decisão de primeira instância (fls. 58 a 63), conforme comprovante à fl. 68, apresentando o seu tempestivo recurso (fls. 70 a 77).

Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, os princípios da Administração Pública.

3. DO MÉRITO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Tripular aeronave sem habilitação.

O interessado foi autuado porque tripulou aeronave sem habilitação, conforme consta do Auto de Infração nº. 01821/2012/SSO, lavrado em 02/05/2012, contendo a seguinte descrição, *in verbis*:

DATA: 27/08/2011 HORA: 21:10 LOCAL: SDAP (São Paulo - SP).

DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA: Tripular aeronave sem habilitação.

HISTÓRICO: Por meio da Folha Nº 4870 do Diário de Bordo Nº 006/PP-AMI/2011 e da respectiva Ficha de instrução de Piloto de Helicóptero, foi possível constatar que, na data de 27 de agosto de 2011, entre as 21h10min e 21h24min, o Sr. Maurici Mendonça, Código ANAC 475954, operou a aeronave PP-AMI (Tipo ICAO A119), em operações comerciais segundo o RBAC 135, sem possuir habilitação no tipo de aeronave. A operação foi realizada sob a supervisão do comandante da aeronave e instrutor Antonio Carlos Nardin França, Código ANAC

466169.

O parágrafo 135.347(e) do RBAC 135 estabelece que a experiência operacional deve ser obtida posteriormente ao recebimento do certificado de habilitação técnica no tipo de equipamento e, portanto, Sr. Maurici Mendonça não possuía o certificado de habilitação técnica compatível com a atividade sendo desenvolvida.

Segundo a seção 135.242 do RBAC 135, ninguém pode exercer as funções de tripulante de voo em uma aeronave operando segundo o RBAC 135 a menos que essa pessoa tenha o certificado de habilitação técnica válido e compatível com a atividade sendo desenvolvida.

O Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986) no artigo 302, inciso II, alínea "d" prevê a infração imputável ao aeronauta.

Diante da infração de processo administrativo em questão, a autuação foi realizada, com fundamento na alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 135.242 (2) do RBAC 135, que dispõem conforme abaixo *in verbis*:

CBA

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; (...)

(grifos nossos)

O RBAC 135 estabelece requisitos para tripulações operarem aeronaves, nesses termos:

RBAC 135

135.115 Manipulação dos controles

Nenhum piloto em comando pode permitir que qualquer pessoa manipule os controles de voo de uma aeronave, durante voos conduzidos segundo este regulamento nem ninguém pode manipular tais controles, a menos que essa pessoa seja:

(a) um piloto empregado do detentor de certificado, qualificado na aeronave; ou

(b) um INSPAC, com autorização do piloto em comando, qualificado na aeronave e em missão de verificação de operações de voo.

(...)

135.242 Tripulação de voo: geral

(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa como tripulante de voo e ninguém pode exercer as funções de tripulante de voo em uma aeronave operando segundo este regulamento, a menos que essa pessoa:

(1) possua uma licença apropriada às funções a serem exercidas, emitida pela ANAC;

(2) tenha em seu poder a licença requerida pelo parágrafo (a)(1) desta seção, o certificado de habilitação técnica e o certificado de capacitação física, todos válidos e compatíveis com a atividade sendo desenvolvida; e

(3) seja empregado do detentor de certificado, com contrato de trabalho de acordo com a legislação trabalhista vigente.

(b) No caso de um novo tipo de aeronave, o detentor de certificado pode utilizar como piloto em comando da aeronave um piloto do fabricante e/ou vendedor da mesma, até que um número suficiente de seus pilotos em comando atinjam as marcas estabelecidas pelas seções 135.243 e 135.244 deste regulamento, conforme aplicável, mas, em nenhum caso, por mais de 180 dias corridos após o recebimento formal da primeira aeronave do novo tipo. Adicionalmente:

(1) deve haver um contrato entre o fabricante e/ou vendedor da aeronave e o detentor de certificado, prevendo fornecimento de treinamento no novo tipo de aeronave; e (2) o(s) piloto(s) do fabricante e/ou vendedor da aeronave deve(m) possuir contrato de trabalho com o mesmo e deve(m) ser qualificado(s) pela ANAC conforme estabelecido no parágrafo 135.244(h)(3) deste regulamento ou, se estrangeiro, deve ser aprovado pela ANAC, conforme o disposto no art. 158 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

(c) Cada tripulante, quando solicitado, deve apresentar à fiscalização da ANAC os documentos requeridos pelo parágrafo (a)(2) desta seção.

(d) Qualquer detentor de certificado operando segundo este regulamento deve obedecer as restrições às prerrogativas dos pilotos em comando estabelecidas pela seção 61.45 do RBHA 61, ou RBAC que venha a substituí-lo.

(e) Nenhum detentor de certificado pode conduzir operações segundo este regulamento, a menos que cumpra, em relação às tripulações de suas aeronaves, o disposto na Lei nº 7.183, de 5 de abril de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta, e na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

(f) Nenhum detentor de certificado pode permitir que um tripulante exerça e nenhum tripulante pode exercer duas ou mais funções simultâneas a bordo de uma aeronave, mesmo que esse tripulante seja habilitado pela ANAC para o exercício de mais de uma função a bordo.

(...)

135.244 Experiência operacional: piloto em comando

(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave em operações complementares como definidas no RBAC 119, a menos que essa pessoa, antes de ser designada piloto em comando, tenha completado no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, a seguinte experiência operacional em cada tipo e modelo básico de aeronave a ser voada:

- (1) aeronave monomotora - 10 horas;
- (2) aeronave multimotora, com motores convencionais-15 horas;
- (3) aeronave multimotora com motores a turbina (exceto aviões a reação) - 20 horas; e
- (4) aviões a reação - 25 horas.

(b) Na aquisição de experiência operacional, cada pessoa deve atender ao seguinte:

(1) a experiência operacional deve ser adquirida após concluir com aproveitamento o apropriado programa de treinamento desolo e de voo íjora a aeronave e para a função a ser exercida a bordo. Provisões aprovadas para aquisição de experiência operacional devem ser incluídas no programa de treinamento do detentor de certificado:

(2) a experiência deve ser adquirida em voo durante operações complementares transportando passageiros conduzidas segundo este regulamento. Entretanto, no caso de aeronave não previamente aprovada para utilização pelo detentor de certificado, a experiência operacional adquirida em voos de traslado ou em voos de avaliação operacional da aeronave pode ser considerada para os propósitos desta seção:

(5) cada pessoa deve adquirir experiência operacional desempenhando as funções de piloto em comando sob a supervisão de um piloto instrutor qualificado; e

(4) as horas de experiência operacional podem ser reduzidas, não mais que 50% das horas requeridas por esta seção, pela substituição de cada hora de voo por 1 pouso e 1 decolagem.

(c) As provisões dos parágrafos (a) e (b) desta seção aplicam-se, também, às operações por demanda conduzidas em aviões a reação ou em aeronaves multimotoras com configuração para passageiros igual ou superior a 10 assentos.

(d) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de aeronaves não citadas no parágrafo (c) desta seção em operações por demanda, a menos que essa pessoa tenha completado a experiência operacional abaixo. Essa experiência deve ser adquirida de acordo com o parágrafo (b) desta seção, exceto quanto ao tipo de operação referido no subparágrafo (b)(2):

- (1) aeronave monomotora - 5 horas;
- (2) aeronave multimotora com motores convencionais -10 horas: e
- (3) aeronave multimotora com motores a turbina -15 horas.

(...)

135.293 Requisitos de exame inicial e periódico para pilotos

(...)

(b) Nenhum detentor de certificado pode utilizar uma pessoa como piloto e ninguém pode trabalhar como piloto em um voo, a menos que, dentro dos 12 meses calendários precedendo esse voo, esse piloto tenha passado em um exame de competência aplicado por INSPAC ou por um piloto examinador credenciado na classe da aeronave, se avião monomotor outro que não a reação, ou no tipo da aeronave, se helicóptero, avião multimotor ou avião a reação, visando determinar a competência do piloto na execução prática das manobras e técnicas nessa aeronave ou classe de aeronaves. A extensão do exame de competência será determinada pelo INSPAC ou examinador credenciado conduzindo o exame. O exame de competência pode incluir qualquer das manobras e procedimentos normalmente requeridos para a emissão original da particular licença de piloto requerida para as operações autorizadas e apropriadas para a categoria, classe ou tipo da aeronave envolvida. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um avião, significa um grupo qualquer de aviões que a ANAC considere ter meios similares de propulsão, mesmo fabricante e sem significativas diferenças de maneabilidade ou de características de voo. Para os propósitos deste parágrafo, tipo, para um helicóptero, significa um modelo básico do mesmo fabricante.

(...)

135.299 Piloto em comando: exames em rota e em aeródromos

(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar um piloto e ninguém pode trabalhar como piloto de um voo, a menos que, dentro dos 12 meses calendários precedendo esse voo, esse piloto tenha sido aprovado em um exame em voo em um dos tipos de aeronave voada por ele. O exame em voo deve:

- (1) ser aplicado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado;
- (2) consistir de pelo menos um voo sobre um segmento de roía;
- (3) incluir pousos e decolagens em' um ou mais aeródromos representativos. Em adição aos requisitos deste parágrafo, se o piloto for autorizado a conduzir operações IFR, pelo menos um voo deve ser voado em aerovia, em rota aprovada fora de aerovia, ou em rota parte dentro parte fora de aerovia; e
- (4) ser conduzido no mínimo 4 e no máximo 8 meses calendários após o mês calendário em que foi conduzida a última verificação de proficiência prevista na seção 135.297 deste regulamento.

(:.)

135.347 Pilotos: treinamento em voo inicial, de transição, de elevação de nível e de

diferenças

(...)

e) Após completar o treinamento local e ser submetido ao exame previsto, no parágrafo 135.293(b), o piloto receberá o certificado de habilitação técnica no tipo do equipamento e posteriormente deverá obter a experiência de operação em rota (135.244) sob a supervisão de um instrutor qualificado da empresa, quando então será submetido a um exame em rota (135.299(a)).

(...)

(grifos nossos)

Destaca-se que, com base na Tabela da Resolução ANAC nº 25/08, para pessoa física, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 1.200,00 (grau mínimo), R\$ 2.100,00 (grau médio) ou R\$ 3.000,00 (grau máximo).

4. DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)

No caso em tela, a fiscalização desta ANAC, em seu Relatório (fl. 02), aponta que, pela Folha nº 4870 do Diário de Bordo nº 006/PP-AMI/2011 e da respectiva Ficha de Instrução de Piloto de Helicóptero, foi possível constatar que, na data de 27 de agosto de 2011, entre as 21h10min e 21h24min, o Sr. Maurici Mendonça (Código ANAC 475954), operou a aeronave PP-AMI (Tipo ICAO A119), em operações comerciais segundo o RBAC 135, sem possuir habilitação no tipo de aeronave. Segundo a fiscalização, a operação foi realizada sob a supervisão do comandante da aeronave e instrutor, Sr. Antônio Carlos Nardin França, Código ANAC 466169. O referido Relatório aponta que o parágrafo 135.347(e) do RBAC 135 estabelece que a experiência operacional deve ser obtida posteriormente ao recebimento do certificado de habilitação técnica no tipo de equipamento e, portanto, Sr. Maurici Mendonça não possuía o certificado de habilitação técnica compatível com a atividade desenvolvida. A fiscalização ainda observa que, segundo a seção 135.242 do RBAC 135, ninguém pode exercer as funções de tripulante de voo em uma aeronave operando segundo o RBAC 135, a menos que essa pessoa tenha o certificado de habilitação técnica válido e compatível com a atividade sendo desenvolvida.

5. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

Em defesa, o interessado apontou que, devido à saída do Comandante, Sr. ANTONIO CARLOS NARDIN FRANÇA (CODANAC 466199), do quadro da empresa, o Setor de Operações da empresa AEROMIL TÁXI AÉREO - LTDA. fez consulta a ANAC em SP, onde o INSPAC BRUNO DINIZ DEL BEL, na época, os orientou, *verbalmente*, que poderiam dar andamento no treinamento em rota. O interessado acrescenta que, devido o sistema que estava em fase de transição de SSO para SACI, haveria demora do Certificado de Habilitação Técnica (CHT) entrar no sistema. Nesse sentido, deve-se reportar às considerações apontadas pelo analista técnico do setor de decisão de primeira instância, oportunidade em que pode, com clareza, afastar esta alegação do interessado, pois desprovida de condições de afastar a sua responsabilidade quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado. Especificamente quanto a esta alegação do interessado, deve-se apontar as alegações do setor de decisão, conforme abaixo descrito *in verbis*, conforme disposto no §1º do artigo 50 da Lei nº. 9.784/99.

Em suas defesas, o Autuado alegou que o Setor de Operações da empresa AEROMIL TÁXI AÉREO LTDA fez consulta a ANAC regional de SP, onde o INSPAC BRUNO DINIZ DEL BEL, na época, os orientou verbalmente que poderiam dar andamento no treinamento em rota. Tal alegação, contudo, não pode ser considerada, uma vez que o Autuado não trouxe provas para comprovar a mesma.

O Autuado ainda alegou que, devido o sistema que estava em fase de transição de SSO para SACI, haveria demora do CHT entrar no sistema e que os pilotos ANTONIO CARLOS NARDIN FRANÇA e DENNIS MATTEI estavam cumprindo todas as orientações da ANAC, não havendo nenhuma intenção em contrariar as regras em vigor da ANAC. Não obstante, voos de experiência só poderiam ser feitos após o recebimento no sistema, por parte do Autuado, do Certificado de Habilitação Técnica (CHT), no caso, a Habilitação Al 19, para o devido cumprimento da seção 135.347 (e) do RBAC 135.

O interessado, ainda em defesa, informou que os pilotos, Sr. ANTONIO CARLOS NARDIN FRANÇA e Sr. DENNIS MATTEI, estavam cumprindo todas as orientações da ANAC, não havendo nenhuma intenção em contrariar as regras em vigor desta Agência. Ao final, o interessado anexa cópia das fichas de instrução e dos Diários de Bordo a fim de comprovar a realização do treinamento. Nesse sentido, deve-se

apontar que a alegação do interessado retrata o que o órgão regulador espera de seus regulados, ou seja, o pleno cumprimento da normatização em vigor.

Devidamente cientificado (fls. 66 e 68), o recorrente oferece seu recurso (fls. 70 a 77), suscitando o vício de legalidade quanto a identificação do agente público, posto que, *segundo afirma*, não há disponibilidade para consulta pública de lista que nominalmente identifique o agente que o autuou. Esta alegação não se sustenta, pois, *conforme já foi apontado em preliminares*, no processo administrativo em curso consta todos os dados do agente fiscal responsável pela apuração do ato tido como infracional e, *por decorrência*, pela lavratura do referido Auto de Infração.

O recorrente ressalta, ainda, que, em Defesa, foi alegada a existência de autorização verbal por parte do agente da ANAC para a realização e continuidade dos voos e treinamentos em rota, requerendo o arquivamento do Auto de Infração. Aponta, também, quanto às alegações realizadas pelo analista do processo, em decisão de primeira instância, sobre a prova referente à autorização verbal do INSPAC, com relação à continuidade do programa de treinamento, oportunidade em que observa que o autuado, *segundo aponta*, não poderia provar o que alegou. Nesse sentido, deve-se reportar às considerações apostas acima neste parecer, na medida em que, *conforme apontado*, o setor de decisão de primeira instância, ao analisar a defesa do interessado, *motivadamente*, afastou este tipo de alegação do interessado.

Adiante, o interessado, ainda em recurso, aponta não ter mais acesso aos registros referentes aos voos objeto da infração, devido ao seu desligamento do quadro de tripulantes da empresa AEROMIL TÁXI AÉREO LTDA. Nesse sentido, deve-se apontar que o interessado poderia ter tido acesso ao presente processo, pois deste constam todos os documentos necessários para a materialização do ato tido como infracional.

O interessado afirma que era um funcionário da empresa, sem função de gerenciamento, tampouco possuía competência para tratar, em nome da empresa, de assuntos administrativos e de treinamento. O recorrente afirma, também, que, ao se observar as Fichas de Declaração de Instrução, os voos, os quais o interessado teve para si os comandos da aeronave, foram lançados como voos de treinamento nos Diários de Bordo, entendendo, com isso, que cumpria apenas as determinações do Setor de Operações, este que, *segundo alega*, deveria ter sido responsabilizado. Nesse sentido, deve-se apontar que, independentemente da possibilidade de responsabilização administrativa da pessoa jurídica, o aeronauta, agente regulado, possui deveres a serem observados e, conforme apontado no caso em tela, deve observar os dispositivos previstos e apresentados acima.

Nas alegações finais, o recorrente protesta o excesso de autuações emitidas por esta Agência, sob a égide da infração administrativa continuada, afirmando, dessa forma, que não seria possível tratar as infrações como isoladas e puni-las separadamente, requerendo, assim, que elas sejam consideradas como uma única infração. Observa-se que o interessado possui outros 03 (três) processos, todos resultantes de uma mesma ação fiscal, mas, contudo, conforme se pode verificar no quadro apresentado abaixo, os fatos geradores são distintos, não podendo ser considerados como idênticos, bem como não se trata de infração continuada, pois, apesar de mesma data em todas as ocorrências, as operações foram distintas.

Auto de Infração	Data da Ocorrência	Trecho Operado	Hora	Comandante (CODANAC)
01821/2012/SSO	27/08/2011	SDAP/SDAH	21h10min	466169
01818/2012/SSO	27/08/2011	SDTB/SDAP	20h30min	466169
01815/2012/SSO	27/08/2011	SDAH/SDTB	19h37min	466169
01812/2012/SSO	25/08/2011	SDAH/SDAH	14h05min	879569

Nesse sentido, não se pode considerar os processos administrativos acima como resultantes de uma mesma infração, mesmo que de forma continuada, como alega o recorrente, pois distintos os fatos geradores.

Sendo assim, todas as alegações apresentadas pelo interessado não podem afastar o cristalino ato infracional.

6. DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

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

Das Condições Atenuantes:

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº. 25/08 e a IN ANAC nº. 08/08, que dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da ANAC determinam, *respectivamente*, em seu artigo 22 e artigo 58, que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

Em decisão de primeira instância foi reconhecida a existência de uma condição atenuante, conforme prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC. nº 25/08, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§1º São circunstâncias atenuantes:

I – o reconhecimento da prática da infração;

II – a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;

III – a inexistência de aplicação de penalidades no último ano. (...)

Deve-se concordar com esta posição, na medida em que, em nova consulta, realizada em 01/03/2018, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI! 1571878), correspondente ao interessado, observa-se a ausência de sanções administrativas, compreendidas dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. Dessa forma, observa-se que tal circunstância deve ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a presença da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08.

Das Condições Agravantes:

Observa-se que, *no caso em tela*, o setor de decisão de primeira instância administrativa não aplicou qualquer condição agravante, em conformidade com o §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, abaixo *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes. (...)

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (...)

Importante se ressaltar a impossibilidade de se aplicar qualquer condição agravante, das previstas nos incisos do dispositivo acima transcrito.

Sendo assim, deve-se reconhecer que o valor da sanção de multa deve ser fixado no patamar mínimo, ou seja, R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais), tendo em vista a presença de uma condição atenuante e ausência de qualquer agravante, conforme aplicado em decisão em primeira instância, acostada em folhas 70 a 77.

Da Sanção a Ser Aplicada em Definitivo

Dessa forma, conforme apontado acima, **a multa deve ser mantida** no patamar mínimo previsto para a alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA, ou seja, no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais).

7. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ 1.200,00 (grau mínimo). Destaca-se que, com base na Tabela desta Resolução, o valor da multa, referente

à alínea “d” do inciso II do artigo 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 1.200,00 (grau mínimo), R\$ 2.100,00 (grau médio) ou R\$ 3.000,00 (grau máximo).

Na medida em que há a presença de uma das condições atenuantes, bem como nenhuma agravante, conforme, inclusive, apontado pelo setor de decisão de primeira instância, o valor da sanção a ser aplicado deve ser mantido no patamar mínimo do previsto para o ato infracional praticado.

Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas, tanto em defesa quanto em sede recursal.

8. DA CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO**, assim, a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais)**.

É o Parecer e Proposta de Decisão.

Submete-se ao crivo do decisor.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 14/03/2018, às 16:53, 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 **1571881** e o código CRC **56DF4B3F**.



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 772/2018

PROCESSO Nº 00065.064848/2012-54

INTERESSADO: Maurici Mendonça

Rio de Janeiro, 14 de março de 2018.

1. Trata-se de requerimento interposto pelo Sr. **MAURICI MENDONÇA**, contra decisão de primeira instância proferida pela SPO (Superintendência de Padrões Operacionais), na qual restou aplicada a multa, sem agravante e com atenuante, no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais), crédito de multa nº 647.104/15-8, pela irregularidade descrita no Auto de Infração nº 01821/2012/SSO – *Tripular aeronave sem habilitação dia 27/08/2011 às 21:10hs* – e capitulada na alínea “d” do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 135.242 (2) do RBAC 135.

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 576/2018/ASJIN** - SEI nº 1571881] 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 pelo Sr. **MAURICI MENDONÇA**, e por **MANTER a multa aplicada no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais)**, com reconhecimento da atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, e sem agravantes, pela prática da infração descrita no Auto de Infração nº 01821/2012/SSO, capitulada na alínea “d” do inciso II do artigo 302 do CBA c/c o item 135.242 (2) do RBAC 135, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.064848/2012-54 e ao **Crédito de Multa nº (SIGEC) 647.104/15-8** .

À Secretaria.

Publique-se.

Notifique-se.

Vera Lucia Rodrigues Espindula

SIAPE 2104750

Presidente Turma Recursal RJ-ASJIN



Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula, Presidente de Turma**, em 16/03/2018, às 15:34, 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 **1615482** e o código CRC **0B6FE415**.