

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1962/2018

PROCESSO Nº 00058.516270/2017-29

INTERESSADO: JOSE LURENE NUNES AVELINO

Brasília, 11 de setembro de 2018.

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Recurso	DC2 - Convalidação	Diligência Área Técnica	Resposta Diligência
00058.516270/2017-29	629268112	483/7DSA-2/2008	30/01/2008	30/09/2008	14/07/2011	25/07/2011	16/08/2011	24/10/2011	01/11/2011	25/09/2014	03/09/2015	30/05/2017

Enquadramento: Art. 302, inciso II, alínea "n", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

Infração: permitir operação de aeronave com Certificado de Aeronavegabilidade suspenso.

1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto pelo interessado em desfavor da decisão proferida no curso do processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que dispõe os marcos relevantes para o trâmite e a regularidade processual. O AI 483/7DSA-2/2008 deu início aos presente feito ao descrever que o interessado, JOSE LURENE NUNES AVELINO, permitiu o emprego da aeronave PT-JXX, de sua propriedade, efetuando decolagem de SBBV às 12:20h com destino à SJLH, estando a mesma com o Certificado de Aeronavegabilidade SUSPENSO pelo código 6 - Situação Técnica Irregular, capitulando a conduta, inicialmente, no artigo 302, inciso I, alínea "d" da Lei 7.565/86 (CBA).

2. HISTÓRICO

2.1. **Relatórios de Fiscalização - RF** - A fiscalização descreve as circunstâncias da constatação das infrações e reitera a descrição das ocorrências que motivaram a decisão pela lavratura dos presentes AI. Anexou ainda documentos que consubstanciam as práticas infracionais.

2.2. **Defesa Prévia** - Devidamente notificado, o interessado apresentou defesa prévia tempestiva, oportunidade em que expôs suas razões de defesa e requereu revogação das autuações.

2.3. **Decisão de Primeira Instância - DC1** - Em decisão motivada, o setor competente afastou as razões da defesa e considerou configurada infração à legislação vigente, em especial, ao que estabelece o artigo 302, inciso "I", alínea "d", do CBA. Aplicou-se sanção de multa no patamar mínimo, no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), com fundamento no Anexo I, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, ausentes circunstâncias agravantes e presente circunstância atenuante de ausência de penalidade no ano anterior, nos termos dos parágrafos do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, sendo gerado o crédito de multa em epígrafe.

2.4. **Recurso** - Devidamente notificado da DC1, o interessado interpôs o recurso ora em análise, tempestivo, cujas razões serão tratadas a seguir.

2.5. **Da convalidação** - Em 25/09/2014 quando da 292ª Sessão de Julgamento da extinta Junta Recursal, votou-se, por unanimidade, pela convalidação do enquadramento do Auto de Infração para a alínea "n" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c a seção 91.203 (a)(1) do RBHA 91 c/c os itens 21.1.1 e 21.2.1 da IAC 3108 c/c o item "d" da IAC 3129-91-0299 por entender à época ser este o melhor enquadramento para a infração imputada e por existir congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração e a decisão de primeira instância administrativa.

2.6. O interessado foi regularmente notificado da convalidação em 23/10/2014 e teve oportunizado o prazo de 10 dias para formular suas alegações antes da decisão definitiva. Porém, transcorrido o prazo, o interessado não se manifestou.

2.7. **Da Diligência à Área Técnica** - Em 03/09/2015, em nova análise dos autos e do recurso em sede de segunda instância, verificou o analista à época que, além de reiterar as alegações já apresentadas anteriormente em defesa, o interessado acrescentou não ter sido em momento algum informado acerca da suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave. Verificando não haver documento comprobatório da notificação quanto à suspensão do CA, o analista converteu o processo em diligência à área técnica da ANAC com questionamentos acerca do conhecimento do interessado quanto a suspensão do CA da aeronave.

2.8. **Da Resposta da Área Técnica** - Em memorando (SEI 0721117), a GTAR-DF/SAR informa que, conforme o verso da página 33 dos autos, o recorrente foi oficiado por meio do documento nº 086/7DTO-1. No entanto, por meio de e-mail, foi encaminhada solicitação à SAF - responsável pelo setor de arquivos - para que procurasse pelo referido documento tendo recebido a resposta de que nada foi encontrado.

2.9. **Vieram os autos conclusos para análise.**

2.10. **É o breve relato.**

3. PRELIMINARES

3.1. **Da regularidade processual** - Considerados os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos, eis que preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo, pois, os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

4. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

4.1. **Da fundamentação da matéria e da materialidade infracional** - A autuação imposta no AI nº 483/7DSA-2/2008 ao Sr. Jose Lurene Nunes Avelino, operador da aeronave PT-JXX, se deu por este permitir a operação da referida aeronave quando a mesma estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) suspenso.

4.2. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada, após ato de convalidação do auto de infração, com fundamento na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

CBA

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

(...)

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;

4.3. Considera-se a capitulação na alínea 'n' do inciso II do art. 302 do CBA adequada para a infração em questão pelo fato do autuado se tratar de operador de aeronave, conforme traz o CBA:

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

4.4. Dispõe ainda o CBA em seu artigo 70, § 2º:

CBA

art. 70. A autoridade aeronáutica emitirá certificados de homologação de empresa destinada à execução de serviços de revisão, reparo e manutenção de aeronave, motores, hélices e outros produtos aeronáuticos.

(...)

§ 2º Todo explorador ou operador de aeronave deve executar ou fazer executar a manutenção de aeronaves, motores, hélices e demais componentes, a fim de preservar as condições de segurança do projeto aprovado.

4.5. O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica – RBHA 91, referente às regras gerais de operação para aeronaves civis, estabelece:

RBHA 91

91.7 - AERONAVEGABILIDADE DE AERONAVE CIVIL

(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis

(...)

91.203 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS

(a) Exceto como previsto em 91.715 e nos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, **nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira, a menos que ela tenha a bordo os seguintes documentos:**

(1) certificado de matrícula e **certificado de aeronavegabilidade, válidos, emitidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB);**

(...)

(e) **Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que o certificado de aeronavegabilidade,** os certificados de autorização de voo ou de autorização de voo experimental, o certificado de aeronavegabilidade para aeronaves com certificado provisório de homologação de tipo ou o certificado de aeronavegabilidade para aeronaves recém-fabricadas, referidos respectivamente pelos parágrafos (a), (b), (c) e (d) desta seção, como aplicável, **esteja válido** e exposto em local acessível aos tripulantes.

(sem grifos no original)

4.6. Quanto a suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave em questão, a IAC 3108, em vigor à época, trazia as instruções para o controle geral de aeronavegabilidade das aeronaves civis brasileiras e estabelecia:

CAPÍTULO 20 - CÓDIGOS INDICADORES DA CONDIÇÃO DO CA DE UMA AERONAVE

Para fins de identificação da condição do CA de uma aeronave no Boletim Informatizado de Aeronaves, emitido periodicamente pelo DAC, serão utilizados os seguintes códigos:

CÓDIGO CONDIÇÃO

[...] [...]

SCertificado de Aeronavegabilidade suspenso

[...] [...]

6.....Situação Técnica Irregular

(...)

CAPÍTULO 21 - SUSPENSÃO DO CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE

21.1 – IDENTIFICAÇÃO DO MOTIVO DE SUSPENSÃO DO CA

21.1.1 – As aeronaves civis brasileiras poderão ter seus CA suspensos (artigo 114, parágrafo 1o do Código Brasileiro de Aeronáutica, regulamentado pela seção 47.157 do RBHA 47). A identificação do motivo da suspensão do CA será através da letra "S" seguida do código numérico (1 a 9) que originou a suspensão, conforme tabela constante no Capítulo 20 desta IAC.

4.7. Devemos, também, observar a IAC 3129-91-0299, de 29/01/1999, que trata de Revisão Geral por Tempo Calendário de Motores "LYCOMING" e "CONTINENTAL", conforme parte descrita in verbis:

IAC 3129-91-0299

As aeronaves operadas segundo o RBHA 91, com exceção daquelas empregadas em operações de táxi-aéreo individual, equipadas com motores a pistão fabricados pela "Lycoming" e "Continental" poderão ter o "Time Between Overhaul" (TBO) calendário desses motores, tal como estabelecido na "Service Instruction" SI 10099AK ou na "Service Information Letter" SIL 98-9", estendido sucessivamente até que seja atingido o respectivo TBO horário, conforme estabelecido no mesmo respectivo documento, observados os seguintes procedimentos técnicos e administrativos:

(...)

a) o operador interessado em ter postergada a execução de revisão geral devida a limite calendárico deverá solicitar extensão ao Serviço Regional de Aviação Civil (SERAC) pertinente;

b) as extensões poderão ser concedidas por um período máximo de 02 (dois) anos cada uma, sendo possível a concessão de sucessivas extensões, desde que haja condições técnicas favoráveis, até que seja atingido o respectivo TBO horário;

c) o laudo técnico emitido pela oficina homologada deverá explicitar o resultado satisfatório de, pelo menos, as seguintes verificações (Anexo 1 campo B):

(...)

d) o operador deverá assumir compromisso no sentido de mandar efetuar regulamente, com a devida periodicidade, durante o período da extensão, as seguintes ações:

- análise de óleo, a ser realizada por laboratório especializado a cada seis meses; e

- cumprimento, no que tange às válvulas de escape, do "Service Bulletin Lycoming" nº 388B ou revisões posteriores, de acordo com a periodicidade devida (no caso de motores "Lycoming"); ou inspeção, a cada 400 horas, quanto a estado geral e folga das válvulas de escape (no caso de motores "Continental");

e) a solicitação deverá ser acompanhada de laudo conclusivo (Anexo 1 – campo C) emitido por

oficina homologada no Padrão "D" para o modelo de motor em questão, atestando condições técnicas favoráveis à prorrogação do prazo para execução da revisão geral pelo período solicitado;

f) o Serviço Regional de Aviação Civil pertinente é aquele em cujo âmbito territorial se situa a empresa homologada no Padrão "D" emitente do laudo técnico;

g) o proprietário deverá declarar (Anexo 1 – campo D) que, estando ciente de suas responsabilidades expressas no parágrafo 91.7(a) do RBHA 91, tomará as providências necessárias com respeito à manutenção do motor, de modo que sua operação se fará sempre em condições adequadas de aeronavegabilidade e de segurança;

h) tendo analisado com resultado satisfatório a documentação relativa à solicitação de prorrogação, o SERAC oficializará sua concessão através de emissão ofício ao operador;

i) o operador deverá efetuar o seguinte registro na respectiva cademeta do motor: "Este motor teve prorrogado, pelo ofício, até, o prazo calendário para execução da revisão geral, desde que não seja atingido o respectivo TBO horário e que sejam regularmente cumpridas as verificações repetitivas constantes do item "d" acima."

j) o ofício concedendo a prorrogação é parte integrante do histórico de manutenção do motor, devendo ser preservado até a execução da revisão geral objeto da prorrogação.

(sem grifo no original)

4.8. Desta forma, constatou-se que o interessado, Sr. JOSE LURENE NUNES AVELINO, ao permitir o emprego da aeronave PT-JXX, de sua propriedade, efetuando decolagem de SBBV às 12:20h com destino à SJLH, estando a mesma com o Certificado de Aeronavegabilidade SUSPENSO pelo código 6 - Situação Técnica Irregular, cometeu a infração imputada pela fiscalização da ANAC.

4.9. **Das razões recursais** - O interessado interpôs recurso tempestivo nesta Agência, oportunidade em que reitera os argumentos apresentados em defesa pelos quais tenta imputar a sala AIS do aeroporto a responsabilidade pelo fato, considerando que, conforme preconizava a ICA 53-2/2007 em seu capítulo 6, subitem 6.2.1, letras "m" e "n", constituía dever do operador da sala AIS verificar o registro da aeronave quando da apresentação do plano de voo, que não deveria ser recebido em casos de inadimplência ou Certificados de Aeronavegabilidade cancelado, vencido ou suspenso.

4.10. Alega que apresentou o plano de voo e, como nada foi apresentado pelo operador da sala AIS, o voo foi realizado pelo piloto, pessoa de boa fé e, se a informação acerca da suspensão do CA tivesse sido passada o voo não teria sido realizado.

4.11. Entende-se que os argumentos apresentados em recurso não merecem prosperar. Não ter sido informado pelo operador da sala AIS no momento da apresentação do plano de voo quanto à suspensão do CA não desonera o operador de diligenciar para que a sua aeronave esteja dentro da regularidade quando em operação, atendendo aos deveres relativos à manutenção desta, ao porte e validade da documentação obrigatória, dentre outros, de modo a preservar as condições de segurança.

4.12. A fiscalização da ANAC deixa claro em seu relatório que a constatação do ato infracional se deu quando da análise de solicitação pelo interessado de extensão de TBO de motor para a aeronave PT-JXX e que a aeronave possuía pendência técnica com prazo de vencimento em 28/08/2007, portanto, infere-se que o interessado sabia, sim, da necessidade de regularização da aeronave. A suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade para tais casos é automática conforme se vê da tela do sistema acostada à folha 07 do volume de processo SEI nº 0721063 e constitui medida cautelar que objetiva a preservação da segurança das operações.

4.13. Diante disso, independente da referência ao Ofício nº 086/7DTO-1 que estabeleceu o prazo de 117 dias com vencimento em 28/08/2007 para que o interessado apresentasse novo pedido ou revisão de extensão de TBO de motor (conforme folha 09 do volume de processo SEI nº 0721063), entendendo não ser imprescindível para o presente caso, que tal documento, ou ainda qualquer outra comprovação de notificação do interessado quanto à suspensão constasse dos autos do processo.

4.14. Importante ressaltar ainda o fato da suspensão ter se efetivado em 28/09/2007 e a infração tratada no presente processo ter ocorrido em 30/01/2008, tendo o operador realizado 09 voos após o vencimento do prazo para regularização, cuja solicitação só veio a ocorrer em março de 2008 (Documento 60870.001275/2008-17, protocolo SIGAD).

4.15. Ante o exposto, tem-se que as razões do recurso não lograram afastar a prática infracional atribuída ao interessado, a qual restou configurada nos termos aferidos pela fiscalização.

5. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

5.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a propriedade do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O CBA dispõe, em seu art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, o art. 20 da Resolução ANAC nº 25/2008 dispõe que o valor da multa será aplicado de acordo com o previsto nas tabelas constantes dos seus anexos, sendo que as infrações ao art. 302, II, "n", do CBA (Anexo I) têm previsão de penalidade pecuniária de multa na seguinte dosimetria: R\$ 2.000,00 (dois mil reais) no patamar mínimo; R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) no patamar intermediário; e R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) no patamar máximo.

5.2. Em respeito ao art. 57 da IN nº 08/2008, a multa será calculada a partir do valor intermediário, consideradas a ocorrência das circunstâncias agravantes e atenuantes, nos termos do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

5.3. No presente caso, a DC1 aplicou a pena de multa no patamar mínimo por entender que não há circunstâncias agravantes a considerar e que é aplicável a circunstância atenuante pela inexistência de aplicação de penalidades no último ano. Este decisor, por sua vez, concorda com a dosimetria adotada em sede de primeira instância.

5.4. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 ("o reconhecimento da prática da infração") entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

5.5. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.

5.6. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em 30/01/2008 – que é a data da infração ora analisada.

5.7. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise, ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, antes de proferida a Decisão de Primeira Instância. Deve ser considerada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

5.8. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

5.9. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), temos que apontar a necessidade de reforma, por força da convalidação do auto de infração quanto ao seu enquadramento legal, da qual o interessado foi regularmente notificado e teve oportunidade para se manifestar. Assim, considerando o disposto na Tabela de infrações constante do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008, deverá ser aplicada a multa em seu patamar mínimo que corresponde ao valor de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**.

6. CONCLUSÃO

6.1. Pelo exposto, consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portarias da ANAC de nº 751, de 07/03/2017 e 1518, de 14/05/2018 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditadas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- por CONHECER DO RECURSO, recebendo-o em seu efeito suspensivo;
- por **NEGAR-LHE PROVIMENTO, REFORMANDO**, a decisão prolatada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do INTERESSADO, aplicando a sanção de **MULTA** no valor de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, pela infração descrita no Auto de Infração 483/7DSA-2/2008, qual seja: permitir operação de aeronave com Certificado de Aeronavegabilidade suspenso, que deu início ao presente processo administrativo sancionador de nº 00058.516270/2017-29, gerando o crédito de multa SIGEC nº 629.268/11-2 em desfavor de JOSE LURENE NUNES AVELINO.

6.2. À Secretaria.

6.3. Notifique-se.

6.4. Publique-se.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 11/09/2018, às 20:21, 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 **2210870** e o código CRC **03694E35**.