



PARECER N° 1441/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.060154/2015-91
INTERESSADO: GILSON JERÔNIMO DA SILVA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração n°: 00288/2015 **Data da Lavratura:** 28/04/2015

Crédito de Multa n°: 663605185

Infração: *aprovação de aeronave para retorno ao serviço sem os devidos registros de manutenção em livro previsto nos regulamentos*

Enquadramento: alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei n° 7.565/86), c/c itens 43.5(a) e 43.9(b) do RBHA 43, c/c item 135.65(c)(2) do RBAC 135

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto por GILSON JERÔNIMO DA SILVA em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração n° 00288/2015 (fl. 54), que capitulou a conduta do interessado na alínea “n” do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 43.5(a) do RBHA 43, descrevendo o seguinte:

Descrição da ocorrência: APROVAÇÃO PARA RETORNO AO SERVIÇO DE AERONAVE SEM OS DEVIDOS REGISTROS DE MANUTENÇÃO EM LIVRO PREVISTO NOS REGULAMENTOS

HISTÓRICO: NO DIA 18/07/2011, EM AUDITORIA REALIZADA NA EMPRESA NOAR - NORDESTE AVIAÇÃO REGIONAL LINHAS AÉREAS LTDA, VERIFICARAM-SE DIVERSOS REGISTROS, REALIZADOS PELO MECÂNICO GILSON JERÔNIMO DA SILVA (CANAC 129407), EM DIVERSAS DATAS, EM LIVRO NÃO PREVISTO TANTO NOS REGULAMENTOS DA ANAC, BEM COMO NA LEGISLAÇÃO EM VIGOR, PARA A AERONAVE DE MARCAS PR-NOA. TAIS REGISTROS DEVERIAM SER REALIZADAS NAS CADERNETAS DE CÉLULA, MOTOR E HÉLICE DA AERONAVE. A LISTAGEM DAS ANOTAÇÕES, COM SUAS RESPECTIVAS DATAS E PÁGINAS DO REFERIDO LIVRO, SEGUE ANEXADA A ESTE AUTO DE INFRAÇÃO.

DESSA FORMA, POR REALIZAR ANOTAÇÕES DE MANUTENÇÃO A RESPEITO DE IRREGULARIDADES OU DISCREPÂNCIAS OBSERVADAS NA AERONAVE DE MARCAS PR-NOA, PELA TRIPULAÇÃO, EM REGISTROS NÃO PREVISTOS NOS REGULAMENTOS DA ANAC, LIBERANDO-A PARA RETORNO AO SERVIÇO, CONTRARIOU O QUE DETERMINAVA O ITEM 43.5(a) DO RBHA 43, VIGENTE À ÉPOCA.

Capitulação: ART. 302, INCISO II, ALÍNEA "N" DA LEI 7.565/86 (CBA)

2. Consta no Anexo ao Auto de Infração (fl. 55) a seguinte tabela com informações identificadas no livro:

	DATA	Página no livro	N° de Anotações
	04/11/2010	1	1
	30/11/2010	6	2

GILSON JERONIMO DA SILVA CANAC 129407	01/12/2010	6	1
	18/12/2010	8 e 9	2
	22/12/2010	10	2
	23/12/2010	10	2
	23/12/2010	11	1
	27/12/2010	12	1
	23/01/2011	13	1
	27/12/2010	14	1
	28/12/2010	15	1
	10/01/2010	15	1
	24/01/2011	17	1
	25/01/2011	17	1
	25/01/2011	18 e 19	2
	26/01/2011	20	2
	27/01/2011	20, 21 e 22	6
	28/01/2011	22	1
	31/01/2011	22	1
	01/02/2011	23	1
	02/02/2011	24	1
	03/02/2011	24	1
	05/02/2011	24	1
	10/02/2011	26	1
	18/02/2011	28	1
	22/02/2011	28	1
	23/02/2011	29 e 30	3
	24/02/2011	30 e 31	2
	18/06/2011	45	4
	20/06/2011	46	1
	30/06/2011	47	1
	09/07/2011	50 e 51	4

3. Às fls. 01/02, Relatório de Fiscalização nº 21/2015/GTAR-RJ/GAEM/GGAC/SAR apresenta as informações já dispostas no Auto de Infração. Em anexo ao Relatório de Fiscalização são dispostos os seguintes documentos:

- 3.1. cópia de dados cadastrais do interessado junto à ANAC - fl. 03;
- 3.2. cópia do registro de presença de auditoria realizada nas instalações da empresa em 20/07/2011, onde consta em destaque a assinatura do autuado - fl. 04;
- 3.3. cópia de páginas do Caderno não oficial de registros com anotações do mecânico GILSON JERONIMO DA SILVA em destaque - fls. 05/22;
- 3.4. cópia de folhas do Diário de Bordo da aeronave PR-NOA relativas ao período de 04/11/2010 a 30/06/2011 - fls. 23/49;
- 3.5. cópia do Relatório de Vigilância da Segurança Operacional - RVSO nº 10087/2011 - fls. 50/53.

4. De acordo com o envelope retornado ao remetente à fl. 56 e o Aviso de Recebimento sem preenchimento à fl. 57, a primeira tentativa de notificação do interessado acerca da lavratura do Auto de Infração foi frustrada, entretanto foi juntado aos autos histórico de objeto emitido no *site* dos Correios (fl. 58), que sugere que a notificação do interessado deu-se em 29/06/2015.

5. Notificado acerca da lavratura do Auto de Infração, o interessado protocolou defesa nesta Agência em 08/07/2015 (fls. 59/62).
6. No documento, preliminarmente requer o reconhecimento da prescrição do processo, alegando que a lavratura do Auto de Infração só aconteceu em 28/04/2015, portanto depois de 3 anos e 9 meses após a constatação da conduta.
7. Do mérito, alega que *"as 'anotações de manutenção' lançadas pelo signatário foram efetuadas com observância ao DIÁRIO DE BORDO e o LIVRO DE REGISTRO DE MANUTENÇÃO (Requisitos de Conservação de Registro), um documento oficial e legal, que consta da SEÇÃO XIII, ITEM 13.2.2 DO MGO da NOAR, e que atende a IAC 3151 que 'trata sobre Diário de Bordo', constando como um documento ACEITO pela Unidade Regional Recife, sob o número 56/DSO4-RF/09, em 28/09/2009"*.
8. Afirma ainda que *"as ocorrências registradas naquele LRM [Livro de Registro de Manutenção] foram analisadas pelo Setor de Manutenção da Operadora, que, em muitas ocasiões, reteve no solo a aeronave por horas, dias e até semanas, efetuando as Ordens de Serviços necessárias para as correções devidas e o efetivo retorno da aeronave à operação"*. Assim, entende que em nenhum momento restou comprometida a segurança de voo, dispondo que *"as anotações faziam parte da rotina da Empresa e o signatário logicamente verificava, através delas, o comportamento do equipamento"* e questiona como se pode falar em registro não oficial ou inseguro.
9. Entende que não há que se falar em infração, uma vez que as anotações realizadas sempre foram firmadas em livro oficial da Operação da Empresa, ou seja, no Diário de Bordo ou no Livro de Registro de Manutenção, *"ambos devidamente previstos e homologados pela ANAC"*.
10. Por fim, requer que seja acolhida a preliminar de prescrição, com o consequente arquivamento do processo; alternativamente, que no mérito seja reconhecida a licitude da conduta do defendente, para declarar a insubsistência da autuação, sempre levando em consideração a probidade do signatário e as atenuantes aplicáveis ao caso.
11. Em 04/08/2015, lavrada Certidão que atesta a tempestividade da defesa apresentada - fl. 63.
12. Em 04/08/2015, lavrado Despacho que encaminha o processo à extinta Gerência Técnica de Assessoramento - GTAS, da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR - fl. 64.
13. À fl. 65, cópia do Aviso de Recebimento referente ao envio do Auto de Infração ao autuado, sem preenchimento.
14. Em 29/03/2018, lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico JPI - GTPA/SAR 1499663, passando o processo a tramitar exclusivamente no Sistema Eletrônico de Informações - SEI.
15. Em 16/03/2018, autoridade competente de primeira instância, após apontar a presença de defesa e de forma motivada, reconhecendo a incidência de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, decide pela aplicação de 52 (cinquenta e duas) multas no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), totalizando o valor de R\$ 104.000,00 (cento e quatro mil reais) - SEI 1624682.
16. Em 03/04/2018, lavrada Notificação de Decisão nº 95/2018/SAR/SPI-GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (SEI 1671258), endereçada ao interessado de acordo com o Aviso de Recebimento sem preenchimento SEI 1671285.
17. Embora não exista no processo documento que ateste a notificação do interessado acerca da decisão de primeira instância, o mesmo apresentou recurso nesta Agência em 23/04/2018. No documento, o interessado declara que *"realizou as anotações em livro diverso por ter recebido referido livro para tal realização"* e dispõe que *"em momento algum deixou de cumprir com suas obrigações legais, aja vista que, embora em livro não oficial, realizou todos os deveres que lhes eram conferidos, assim, não pode ser penalizado por ato infracional, pois tinha como obrigação, relatar o trabalho realizado no mesmo livro que havia recebido a demanda"*.

18. Clama o recorrente pela utilização do princípio da legalidade e da proporcionalidade para anulação do Auto de Infração, inclusive por a empresa já ter respondido por infrações cometidas pela utilização de livro não existente nos regulamentos dessa Agência. Afirma que o valor da multa de R\$ 104.000,00 é totalmente desproporcional e que com um salário médio de mecânico no valor de R\$ 2.900,00 não poderá arcar com o seu sustento e de sua família.

19. Por fim, requer a anulação da penalidade aplicada pelos motivos elencados, eis que entende ter realizado suas funções de acordo com o ordenamento exigido; alternativamente, requer que a decisão seja reformada para que se aplique a pena mínima admitida.

20. Em anexo ao recurso são apresentados documentos para demonstração de poderes de representação.

21. Em 15/05/2018, lavrado Despacho JPI - GTPA/SAR 1752539, que encaminha o processo à Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

22. Em 16/07/2018, lavrado Despacho ASJIN 2020632, que conhece do recurso e determina sua distribuição a membro julgador, para análise e deliberação.

23. Em 25/10/2019, com base no Parecer nº 1290/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 3622987), autoridade competente de segunda instância decide convalidar o Auto de Infração nº 00288/2015, que passa a vigorar capitulado na alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 43.5(a) e 43.9(b) do RBHA 43, c/c item 135.65(c)(2) do RBAC 135, e atesta a necessidade de notificação do interessado acerca da possibilidade de decorrer gravame à sua situação, devido à possível aplicação da circunstância agravante prevista atualmente no inciso IV do § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, qual seja, *"a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo"* – SEI 3630564.

24. Em 08/11/2019, com o intuito de notificar o interessado acerca da decisão, lavrado o Ofício nº 10105/2019/ASJIN-ANAC (SEI 3707907).

25. Notificado acerca da convalidação e da possibilidade de decorrer gravame à sua situação em 19/11/2019 (SEI 3797758), o interessado apresentou nova manifestação nesta Agência em 28/11/2019 (SEI 3777303, 3777304, 3777307 e 3777309), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 3777310.

26. No documento, dispõe o interessado que o Parecer nº 1290/2019/JULG ASJIN/ASJIN traz em seu conteúdo que o Auto de Infração nº 00288/2015 foi capitulado na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, c/c item 43.5(a) do RBHA 43. A esse respeito, entende que existe total incongruência no conteúdo do parecer, pois ao se observar o Auto de Infração verifica-se que não consta na capitulação menção ao item 43.5 do RBHA 43, aparecendo tal informação apenas no histórico de informações do documento, pelo que entende prejudicado todo conteúdo do Parecer.

27. Dispõe que todo processo administrativo tem que se basear na capitulação do Auto de Infração, *"o que nos parece não ocorrer no presente parecer, pois, além de tratar a capitulação equivocada, traz à baila, novos itens do próprio RBHA não explicitados na capitulação do auto de infração e ainda acrescenta itens do RBAC 135 que buscam configurar elevados prejuízos ao recorrente"*.

28. O interessado contesta a possibilidade de elevação da penalidade aplicada e dispõe que para chegar a tal entendimento, *"o julgador entende, conforme parecer em comento, ser possível aplicar a Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, o que desde já configuraria ato manifestamente ilegal"*. Alega que é unânime o entendimento da doutrina e da jurisprudência de que os atos infracionais devem ser julgados de acordo com a legislação vigente à época do fato, e que norma posterior só poderá ser utilizada para beneficiar, jamais para prejudicar.

29. Aduzindo a nulidade do Auto de Infração, o interessado cita a decisão proferida no processo 00065.060126/2015-73, o qual teve sua decisão de primeira instância anulada por esta ASJIN; com relação à mesma, dispõe que *"haja vista que dentre as discrepâncias elencadas naquele processo que gerou a decisão acima informada, constam informações atinentes aos 'possíveis' atos infracionais"*

cometidos pelo ora recorrente, atos estes que a própria decisão de primeira instância reconhece não ser possível constatar que os registros informais pertenciam à aeronave de marcas PR-NOA, o que só vem a corroborar com a clareza das incongruências processuais eivadas de vícios presentes e possíveis futuros que ensejam desde já a ANULAÇÃO do auto de infração imputado ao recorrente”.

30. Além das supostas ilegalidades apresentadas pelo interessado, com base no § 2º do art. 32 da Resolução ANAC nº 472/2018, o mesmo aduz no caso em tela a caracterização de uma infração continuada.

31. Por fim, o recorrente requer: a) a anulação do Auto de Infração nº 00288/2015 e a consequente anulação da multa imposta com base nos fatos apresentados; b) a anulação da convalidação do Auto de Infração; c) o não reconhecimento de circunstância agravante no processo; ou alternativamente d) a reforma da decisão, com a caracterização de uma infração continuada.

32. Em 04/12/2019, lavrado Despacho ASJIN 3798650, que determina a distribuição do processo à relatoria para análise da manifestação juntada.

33. É o relatório.

PRELIMINARES

34. ***Da regularidade processual e da alegação de prescrição***

35. Em defesa, o interessado requer o reconhecimento da prescrição do processo, alegando que a lavratura do Auto de Infração só aconteceu em 28/04/2015, portanto depois de 3 anos e 9 meses após a constatação da conduta. Com relação a esta alegação, cumpre mencionar que o prazo prescricional para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, é fixado pela Lei nº 9.873/1999, em seu art. 1º:

Lei nº 9.873/99

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

(...)

36. Os marcos interruptivos da prescrição são elencados no art. 2º da Lei nº 9.873/1999, a seguir *in verbis*:

Lei nº 9.873/99

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III – pela decisão condenatória recorrível.

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

(grifo nosso)

37. Vale notar, ainda, que a interrupção importa em reinício da contagem do prazo. Compulsando-se os autos, verifica-se a seguinte cronologia de eventos:

37.1. de acordo com o Auto de Infração nº 00288/2015 (fl. 54), os atos infracionais se deram no período de **04/11/2010** a **09/07/2011**, sendo que o Auto

de Infração foi lavrado em **28/04/2015**;

37.2. de acordo com o envelope retornado ao remetente à fl. 56 e o Aviso de Recebimento sem preenchimento à fl. 57, a primeira tentativa de notificação do interessado acerca da lavratura do Auto de Infração foi frustrada, entretanto foi juntado aos autos histórico de objeto emitido no *site* dos Correios (fl. 58), que sugere que a notificação do interessado deu-se em **29/06/2015**. Notificado acerca da lavratura do Auto de Infração, o interessado protocolou defesa nesta Agência em **08/07/2015** (fls. 59/62);

37.3. em **16/03/2018**, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decide pela aplicação de 52 (cinquenta e duas) multas no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), totalizando o valor de R\$ 104.000,00 (cento e quatro mil reais) - SEI 1624682.

37.4. e m **03/04/2018**, lavrada Notificação de Decisão nº 95/2018/SAR/SPI-GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (SEI 1671258). Embora não exista no processo documento que ateste a notificação do interessado acerca da decisão de primeira instância, o mesmo apresentou recurso nesta Agência em **23/04/2018** (SEI 1749145).

37.5. e m **25/10/2019**, com base no Parecer nº 1290/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI 3622987), autoridade competente de segunda instância decide convalidar o Auto de Infração nº 00288/2015, e atesta a necessidade de notificação do interessado acerca da possibilidade de decorrer gravame à sua situação – SEI 3630564;

37.6. notificado acerca da convalidação e da possibilidade de decorrer gravame à sua situação em **19/11/2019** (SEI 3797758), o interessado apresentou nova manifestação nesta Agência em **28/11/2019** (SEI 3777303, 3777304, 3777307 e 3777309), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 3777310.

38. Observa-se que a lavratura do Auto de Infração deu-se dentro do prazo de cinco anos, previsto no art. 1º da Lei nº 9.873/1999, e posteriormente o processo não ficou paralisado em nenhum momento por mais de três anos, não merecendo prosperar a alegação do interessado de prescrição do processo.

39. Sendo assim, aponta-se a regularidade 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

40. ***Fundamentação da matéria: aprovação de aeronave para retorno ao serviço sem os devidos registros de manutenção em livro previsto nos regulamentos***

41. Diante das irregularidades do processo administrativo em tela, a autuação após convalidação efetuada em sede de segunda instância ficou capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 43.5(a) e 43.9(b) do RBHA 43, c/c item 135.65(c)(2) do RBAC 135 .

42. A alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA dispõe:

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;

(...)

43. O RBHA 43, que tratava de "MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, RECONDICIONAMENTO, MODIFICAÇÕES E REPAROS", apresentava à época dos fatos a seguinte redação em seus itens 43.5(a) e 43.9(b):

RBHA 43 (...)

43.5 - APROVAÇÃO PARA RETORNO AO SERVIÇO APÓS MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, RECONDICIONAMENTO, MODIFICAÇÃO OU REPARO

Ninguém pode aprovar o retorno ao serviço de qualquer aeronave, célula, motor, hélice, rotor ou equipamento que tenha sofrido manutenção, manutenção preventiva, recondicionamento, modificação ou reparo a menos que:

(a) A anotação nos registros de manutenção requerida por 43.9 ou 43.11, como aplicável, tenha sido feita;

(grifos nossos)

(...)

43.9 - CONTEÚDO E FORMA DE REGISTROS DE MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, RECONDICIONAMENTO, MODIFICAÇÃO E REPARO (EXCETO INSPEÇÕES REALIZADAS CONFORME O RBHA 91 E CONFORME OS PARÁGRAFOS 135.411 (a)(1) E 135.419 DO RBHA 135)

(...)

(b) Cada empresa aérea, operando conforme especificações operativas emitidas segundo os RBHA 121 e 135 que requeiram um programa de aeronavegabilidade continuada, deve fazer as anotações de manutenção, manutenção preventiva, recondicionamento, modificações e reparos em aeronaves, células, motores, hélices, rotores, equipamentos ou parte componente dos mesmos de acordo com as provisões aplicáveis dos referidos regulamentos.

(...)

44. Por sua vez, o RBAC 135, que dispõe sobre "REQUISITOS OPERACIONAIS: OPERAÇÕES COMPLEMENTARES E POR DEMANDA", apresentava à época o seguinte em seu item 135.65:

RBAC 135 (...)

135.65 Livro(s) de registros da tripulação e da aeronave

(a) Cada empresa deve dispor de um livro de registros, a bordo de cada uma de suas aeronaves, para lançamento de informações sobre a tripulação, horas de voo, irregularidades de funcionamento observadas em cada voo e registro das ações corretivas tomadas ou postergamento de correção das mesmas. A critério da empresa o livro pode ser desmembrado em duas partes: registros da aeronave e registros da tripulação.

(b) No que diz respeito à tripulação, é responsabilidade do piloto em comando registrar em cada voo pelo menos as seguintes informações: matrícula da aeronave, data, nomes dos tripulantes e função a bordo de cada um deles, local da decolagem e do pouso, horário da decolagem e do pouso, tempo de voo, espécie do voo (visual, instrumentos, diurno, noturno), observações (se houver) e nome e assinatura da pessoa responsável.

(c) No que diz respeito à aeronave:

(1) o piloto em comando deve registrar ou fazer que seja registrado no livro cada irregularidade que seja observada antes, durante e após o voo. Antes de cada voo o piloto em comando deve verificar a situação de cada irregularidade registrada nos voos anteriores.

(2) cada pessoa que tome ações corretivas concernentes a falhas ou mau funcionamento registrados no livro de bordo, seja na célula, motores, hélices, rotores ou equipamentos normais e de emergência, deve registrar sua ação no referido livro, de acordo com os aplicáveis requisitos de manutenção deste regulamento.

(d) Cada empresa deve estabelecer procedimentos para conservar o(s) livro(s) de registros requerido(s) por esta seção para cada aeronave em local de fácil acesso ao pessoal apropriado, e deve descrever tais procedimentos no manual requerido por 135.21.

(sem grifos no original)

45. De acordo com os documentos juntados aos autos, foi constatado pela fiscalização desta Agência, em auditoria realizada na empresa NOAR – NORDESTE AVIAÇÃO REGIONAL LINHAS AÉREAS LTDA, que o mecânico GILSON JERÔNIMO DA SILVA realizou 52 registros de manutenção referentes à aeronave PR-NOA em livro não previsto para tanto nos regulamentos da ANAC, tendo desta forma liberado a aeronave para retorno ao serviço em contrariedade com a regulamentação vigente à época, conforme fundamentação exposta acima. Frise-se que os 52 registros irregulares estão devidamente individualizados no documento anexo ao Auto de Infração e acompanham o processo cópia dos mesmos.

46. ***Quanto às alegações do interessado:***

47. Inicialmente, registre-se que a alegação de prescrição do processo, apresentada pelo atuado em defesa, foi afastada nas preliminares do presente parecer.

48. Também em defesa, o interessado alega que os registros de manutenção lançados por ele foram efetuados com observância ao Diário de Bordo e o Livro de Registro de Manutenção, o qual considera um documento oficial e legal, que consta da SEÇÃO XIII, ITEM 13.2.2 DO MGO da NOAR, e que atende a IAC 3151, constando como um documento ACEITO pela Unidade Regional Recife, sob o número 56/DSO4-RF/09, em 28/09/2009. Com relação a essas alegações, cabe registrar que o interessado não apresenta qualquer comprovação do que alega. Chama ainda a atenção que as páginas do Diário de Bordo da aeronave possuíam campos para registro de discrepâncias pela tripulação e registro de ações corretivas por parte da manutenção, no entanto nenhuma de suas páginas juntadas aos autos possui qualquer registro de discrepância ou de ação de manutenção.

49. Ainda em defesa o interessado alega que *"as ocorrências registradas naquele LRM [Livro de Registro de Manutenção] foram analisadas pelo Setor de Manutenção da Operadora, que, em muitas ocasiões, reteve no solo a aeronave por horas, dias e até semanas, efetuando as Ordens de Serviços necessárias para as correções devidas e o efetivo retorno da aeronave à operação"*, entendendo o interessado que em nenhum momento restou comprometida a segurança de voo, dispondo o mesmo que *"as anotações faziam parte da rotina da Empresa e o signatário logicamente verificava, através delas, o comportamento do equipamento"*; o interessado questiona ainda como pode-se falar em registro não oficial ou inseguro. Entende-se que essas alegações tampouco merecem prosperar, eis que os autos comprovam de forma cristalina a irregularidade dos 52 registros de manutenção, os quais foram realizados em livro não oficial, em desacordo com a legislação vigente à época. Com relação à alegação de que em nenhum momento restou comprometida a segurança de voo, registre-se que esta questão será abordada mais a frente quando da análise da dosimetria, eis que entende-se que deve ser aplicada ao presente caso a agravante de *"exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo"*.

50. Em recurso o interessado declara que *"realizou as anotações em livro diverso por ter recebido referido livro para tal realização"* e dispõe que *"em momento algum deixou de cumprir com suas obrigações legais, aja vista que, embora em livro não oficial, realizou todos os deveres que lhes eram conferidos, assim, não pode ser penalizado por ato infracional, pois tinha como obrigação, relatar o trabalho realizado no mesmo livro que havia recebido a demanda"*. A respeito dessas alegações, primeiramente nota-se que o interessado contradiz o que havia afirmado em defesa: neste momento o mesmo reconhece a realização de registros de manutenção em livro não oficial, o que corrobora com a imputação dada pela fiscalização desta Agência e com a decisão de primeira instância, ou seja, os 52 registros foram de fato realizados em livro não previsto nos regulamentos.

51. Com relação a alegação do interessado de que não pode ser penalizado por ato infracional por ter a obrigação de relatar o trabalho realizado no mesmo livro que havia recebido a demanda, cabe observar que da análise dos itens 135.65(c)(1) e 135.65(c)(2) do RBAC 135, nota-se que o primeiro trata

da obrigação do piloto em comando de registrar ou fazer que seja registrado no livro de bordo cada irregularidade que seja observada antes, durante e após o voo, enquanto o segundo trata da obrigação, de cada pessoa que tome ações corretivas concernentes a falhas ou mau funcionamento registrados no livro de bordo, de registrar sua ação no referido livro, de acordo com os aplicáveis requisitos de manutenção. Importa observar que à época estava em vigor a IAC 3151, intitulada "Diário de Bordo", a qual apresentava a seguinte redação em seus itens 4.1.1 e 4.1.2:

IAC 3151 - DIÁRIO DE BORDO (...)

CAPÍTULO 4 – NORMAS GERAIS

4.1 APLICABILIDADE DO DIÁRIO DE BORDO

4.1.1 O Diário de Bordo de aeronave de que trata esta IAC é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras que operam segundo os RBHA 91, 135 e 121.

4.1.2 As empresas que operam segundo os RBHA 135 e 121 poderão obter autorização para utilizar padronização e procedimentos diferentes dos requisitos aqui estabelecidos, desde que sejam aceitas as proposições constantes do manual da empresa (MGM, MGO ou conforme aplicável).

(...)

52. Dos itens 4.1.1 e 4.1.2 da IAC 3151, depreende-se a obrigatoriedade de um operador regulado segundo o RBHA 135 (já RBAC 135 à época dos fatos) possuir um Diário de Bordo, podendo o mesmo obter autorização para utilizar padronização e procedimentos diferentes dos requisitos estabelecidos na IAC 3151. Apesar disso, das páginas do Diário de Bordo dispostos no presente processo, verifica-se que o modelo de livro de bordo utilizado pela NOAR – NORDESTE AVIAÇÃO REGIONAL LINHAS AÉREAS LTDA era bastante semelhante aos recomendados nos Anexos da IAC 3151, possuindo o mesmo, tal qual os recomendados no normativo, a "PARTE II - SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE", destinado ao registro da situação técnica da aeronave. Sobre a Parte II do Diário de Bordo, a IAC 3151 dispõe o seguinte:

IAC 3151 - DIÁRIO DE BORDO (...)

5.5 PARTE II – SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE

Todo Diário de Bordo deverá conter a sua respectiva Parte II, na qual deverão ser efetuados os registros da situação técnica da aeronave. As seguintes informações deverão ser registradas na Parte II, conforme o ANEXO 4 ou 5 desta IAC:

1. Tipo da última intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária).

2. Tipo da próxima intervenção de manutenção (exceto trânsito e diária).

3. Horas de célula previstas para a próxima intervenção de manutenção.

4. Data do voo – dia/mês/ano.

5. Local para registro de discrepâncias técnicas constatadas pela tripulação e/ou manutenção.

6. Local para liberação da manutenção (trânsito, inspeções, etc) – aprovação para retorno ao serviço.

7. Local para rubrica do comandante da aeronave.

8. Local para rubrica do mecânico responsável pela liberação da aeronave, de acordo com o RBHA 43.

(...)

(sem grifos no original)

53. Assim, verifica-se que há na Parte II do Diário de Bordo um campo para registro de discrepâncias técnicas constatadas pela tripulação e/ou manutenção, e outro campo atinente à liberação da aeronave por parte da manutenção com relação a essas discrepâncias. Desta forma, fica evidente que as ações de manutenção concernentes a discrepâncias constatadas pela tripulação e/ou manutenção deveriam ter sido lançadas no Diário de Bordo da aeronave PR-NOA. A alegação do interessado de que "(...) não pode ser penalizado por ato infracional, pois tinha como obrigação, relatar o trabalho realizado no mesmo livro que havia recebido a demanda" não merece prosperar, eis que como mecânico de manutenção aeronáutica o mesmo deveria conhecer suas obrigações e deveria agir de acordo com a

regulamentação vigente.

54. Ainda em recurso, o interessado requer a aplicação dos princípios da legalidade e da proporcionalidade para anulação do Auto de Infração, inclusive pelo fato da empresa para o qual trabalhava já ter respondido por infrações cometidas pela utilização de livro não existente nos regulamentos dessa Agência; o interessado dispõe que o valor da multa de R\$ 104.000,00 é totalmente desproporcional e que com um salário médio de mecânico no valor de R\$ 2.900,00 não poderá arcar com o seu sustento e de sua família. Ressalta-se que, não obstante ao pedido, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que a atividade é vinculada e que a determinação dos valores das sanções estão estritamente vinculadas ao previsto na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época dos atos infracionais, não devendo portanto prosperar a alegação de desproporcionalidade. Ainda, comprovado que as alegações de mérito do interessado não afastam sua responsabilidade pelos atos infracionais constatados, verifica-se que a aplicação de penalidades ao interessado no feito tem base legal, não devendo prosperar também sua alegação de possível afronta ao princípio da legalidade; identificado o descumprimento de normas, tem a Agência o poder-dever de aplicar as sanções cabíveis (Lei nº 11.182/05, Art. 8º, XXXV).

55. Na manifestação apresentada pelo interessado quando notificado da convalidação e da possibilidade decorrer gravame à sua situação, o interessado alega total incongruência no conteúdo do Parecer nº 1290/2019/JULG ASJIN/ASJIN pelo fato do mesmo considerar que o Auto de Infração estava capitulado na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, c/c item 43.5(a) do RBHA 43, enquanto no campo "capitulação" do documento só consta referência à alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA. A respeito desta alegação, observa-se que a não observância do item 43.5(a) do RBHA 43 estava disposta no campo "histórico" do Auto de Infração, o que não trouxe nenhum prejuízo para o interessado, eis que o documento descreve de forma clara e objetiva quais as condutas lhe imputadas, garantindo seu direito à ampla defesa e ao contraditório; portanto, tendo em vista que a não observância do item 43.5(a) do RBHA 43 estava disposta no campo "histórico", entende-se que alegação de incongruência do Parecer não merece prosperar. Ainda, registre-se que o documento de defesa dispõe que *"o auto de infração em questão imputa ao signatário infração prevista no item 43.5(a) do RBHA 43, com capitulação no art. 302, n, do CBA, (...)"*, o que demonstra que o interessado estava ciente que o item 43.5(a) do RBHA 43 havia sido infringido.

56. Quanto à alegação do interessado no sentido de que todo processo administrativo deveria se basear na capitulação do Auto de Infração, deve-se registrar que o § 1º do seu art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018 prevê a possibilidade de convalidação de vícios processuais meramente formais em qualquer fase do processo por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção; deve-se observar ainda que a convalidação do enquadramento das irregularidades também estava prevista à época dos fatos no inciso I do art. 7º da Instrução Normativa ANAC nº 08/2008. Desta forma, verifica-se que a convalidação do enquadramento do Auto de Infração foi realizada de maneira regular, não merecendo prosperar a alegação do interessado.

57. Ainda na manifestação apresentada pelo interessado quando notificado da convalidação e da possibilidade decorrer gravame à sua situação, o mesmo contesta a possibilidade de elevação da penalidade aplicada, dispondo que para chegar a tal entendimento *"o julgador entende, conforme parecer em comento, ser possível aplicar a Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, o que desde já configuraria ato manifestamente ilegal"* e que é unânime o entendimento da doutrina e da jurisprudência de que os atos infracionais devem ser julgados de acordo com a legislação vigente à época do fato, e que norma posterior só poderá ser utilizada para beneficiar, jamais para prejudicar. Com relação a essas alegações, reitera-se que quanto à dosimetria da sanção, é entendimento desta ASJIN e da Procuradoria junto à ANAC que a aplicação das sanções deve se dar de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional, no entanto, os critérios de dosimetria e os procedimentos a serem observados são os dispostos na Resolução ANAC nº 472/2018, atualmente em vigor. É importante ainda registrar que tal entendimento não traz nenhum prejuízo ao interessado, eis que a circunstância agravante de exposição ao risco também estava prevista na Resolução ANAC nº 25/2008 e na Instrução Normativa nº 08/2008, em vigor à época dos fatos, as quais se fossem utilizadas no presente caso para definição da dosimetria ensejariam a aplicação dos mesmos valores de multa que serão propostos no presente Parecer.

58. Quanto à tentativa do interessado de demonstrar um paralelo entre o presente processo e o processo 00065.060126/2015-73, o qual teve a decisão de primeira instância anulada por decisão desta ASJIN em 25/10/2019, inclusive com base em Parecer deste mesmo servidor, deve-se registrar que as irregularidades que ensejaram a anulação daquela decisão não estão presentes no processo em tela, não devendo prosperar as alegações de nulidade do interessado. Ainda, é importante registrar que os autos daquele processo foram retornados ao setor competente de primeira instância da Superintendência de Aeronavegabilidade para que este profira nova decisão, não tendo a anulação da decisão de primeira instância ensejado o arquivamento do processo.

59. Afastadas as supostas ilegalidades apresentadas pelo interessado, verifica-se que na última manifestação apresentada, com base no § 2º do art. 32 da Resolução ANAC nº 472/2018, o mesmo aduz a caracterização de uma infração continuada no caso em tela. A este respeito, cabe registrar que por ora tal dispositivo não encontra aplicabilidade nos processos administrativos sancionadores desta Agência, uma vez que embora preveja a caracterização de infração continuada, o mesmo faz referência a normativo específico que ainda não foi editado pela Agência. Observe-se que a administração pública é regida pelo princípio da legalidade estrita, que prevê sua atuação totalmente adstrita às prescrições legais. Desse modo, a administração só pode agir se houver um comando legal nesse sentido. A obediência ao princípio da legalidade está consagrada no direito pátrio, encontrando-se comando expresso dela no *caput* do art. 37 da Constituição Federal e no *caput* do art. 2º da Lei nº 9.784/99. Desta forma, registre-se que no caso em tela não é possível a caracterização de infração continuada, cabendo portanto a aplicação de uma multa para cada um dos 52 atos infracionais constatados pela fiscalização.

60. Com relação ao requerimento de não reconhecimento de circunstância agravante aplicável ao processo, este será abordado no próximo tópico deste parecer, na análise da dosimetria da pena.

61. Por fim, registre-se que o recorrente não trouxe qualquer fato ou qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

62. Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

63. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação de sanções administrativas quanto aos atos infracionais praticados.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

64. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que em 04/12/2018 entrou em vigor a Resolução ANAC nº 472/2018, que atualizou as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da Agência. Ressalta-se que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor do presente Parecer, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

65. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

66. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no art. 36, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 (“*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.

67. Da mesma forma, entende-se que o Interessado 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 art. 36, § 1º, inciso II da Resolução nº 472/2018.

68. Com relação à atenuante "*inexistência de aplicação de penalidades no último ano*", prevista atualmente no art. 36, § 1º, inciso III da Resolução ANAC nº 472/2018 com a redação "*a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento*", corroborando com a decisão de primeira instância, verifica-se que a mesma incide no caso em tela.

69. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, conforme disposto no Parecer nº 1290/2019/JULG ASJIN/ASJIN, dada a gravidade dos fatos, entende-se que deve incidir no caso em tela a circunstância agravante prevista atualmente no inciso IV do § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, qual seja, a "*exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo*". Conforme descrito no Relatório de Vigilância da Segurança Operacional nº 10087/2011, anexado às fls. 50/53, foi constatado pela fiscalização desta Agência que "*nenhum dos reportes da tripulação e registros de intervenção de manutenção, presentes no controle paralelo [inclui-se os tratados no presente processo], foram registrados nos Diários de Bordo da Aeronave*", assim como foi "*verificada existência de Panes/Discrepâncias, no Controle Paralelo, sem registro de ação corretiva da manutenção, três delas relacionadas aos motores*". Essas constatações feitas pela fiscalização demonstram como os registros de manutenção efetuados em livro não oficial ficavam à margem da fiscalização desta Agência, possibilitando que as mesmas não passassem pelo escrutínio dos fiscais durante suas ações de fiscalização e permitindo inclusive que panes não fossem devidamente corrigidas nos prazos corretos. Assim, entende-se que as irregularidades descritas no Auto de Infração levam à "*exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo*", devendo portanto esta circunstância agravante ser aplicada ao caso em tela. Deve-se ainda registrar que o interessado requer em sua complementação de recurso que esta circunstância agravante não seja aplicada, no entanto o mesmo não traz aos autos qualquer argumento que afaste sua aplicação.

70. Adicionalmente, não verifica-se no presente processo a incidência de outras circunstâncias agravantes.

71. Dada a presença de uma circunstância atenuante e de uma circunstância agravante aplicáveis ao caso, sugere-se que cada uma das 52 (cinquenta e duas) penalidades seja aplicada em seu grau médio, no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais).

CONCLUSÃO

72. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO-SE** o valor de cada uma das 52 (cinquenta e duas) multas para o valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais), totalizando o valor de **R\$ 182.000,00 (cento e oitenta e dois mil reais)**.

73. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT
SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 06/12/2019, às 12:48, 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 **3798719** e o código CRC **41119F30**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1598/2019

PROCESSO Nº 00065.060154/2015-91
INTERESSADO: Gilson Jerônimo da Silva

Brasília, 06 de dezembro de 2019.

1. Trata-se de recurso interposto por GILSON JERÔNIMO DA SILVA - CPF ***.520.004-**, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida em 16/03/2018, que aplicou ao interessado 52 (cinquenta e duas) multas no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), totalizando o valor de R\$ 104.000,00 (cento e quatro mil reais), pelo cometimento das irregularidades dispostas no Auto de Infração nº 00288/2015, pelo interessado *aprovar aeronave para retorno ao serviço sem os devidos registros de manutenção em livro previsto nos regulamentos*. Após convalidação efetuada em sede de segunda instância, as irregularidades ficaram capituladas na alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 43.5(a) e 43.9(b) do RBHA 43, c/c item 135.65(c)(2) do RBAC 135, e a multa aplicada ficou consubstanciada no crédito de multa registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o nº 663605185.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na Proposta de Decisão [**Parecer nº 1441/2019/JULG ASJIN/ASJIN - SEI nº 3798719**], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **GILSON JERÔNIMO DA SILVA - CPF ***.520.004-**, ao entendimento de que restaram configuradas a prática de 52 (cinquenta e duas) infrações, descritas no Auto de Infração nº 00288/2015, capituladas na alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 43.5(a) e 43.9(b) do RBHA 43, c/c item 135.65(c)(2) do RBAC 135, e por **AGRAVAR cada uma das cinquenta e duas multas** aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais)**, totalizando o valor de **R\$ 182.000,00 (cento e oitenta e dois mil reais) em multas**, com a incidência de uma circunstância atenuante e de uma circunstância agravante, referente ao Processo Administrativo Sancionador 00065.060154/2015-91 e ao Crédito de Multa nº 663605185.**

5. À Secretaria.

6. Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 18/12/2019, às 13:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3798724** e o código CRC **8BB6545E**.