

PARECER Nº 1102/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
 PROCESSO Nº 00065.073776/2012-36  
 INTERESSADO: NORTE JET TAXI AEREO LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

**ANEXO**

**MARCOS PROCESSUAIS**

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Ciência do AI	Convalidação do AI - Recapitulação	Notificação da Convalidação do AI - Recapitulação	Diligência	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Ciência da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.073776/2012-36	655408163	02763/2012	03/09/2011	31/05/2012	20/06/2012	01/04/2015	10/06/2015	29/09/2015	03/05/2016	15/06/2018	R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais)	26/06/2018	21/08/2018

**Enquadramento:** Art. 302, inciso III, alínea "b", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 135.343 do RBHA 135.

**Infração:** Permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular.

**Proponente:** Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017.

**INTRODUÇÃO**

1. Trata-se de processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Os autos evidenciam - RELATÓRIO DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL (RVSO) Nº 12207/2012 de 13/04/2012 (DOC SEI 1194836 - fls. 02/04) e ANÁLISE DO PLANO DE AÇÕES CORRETIVAS DO RVSO Nº 12207/2012 de 13/04/2012 (DOC SEI 1194836 - fls. 08/04) - que:

5. RESULTADOS

Toda a auditoria foi acompanhada pelo Diretor de Operações da empresa, sendo observado que:

(...)

2) Pontos Negativos:

- A empresa demonstrou falhas nos procedimentos de treinamentos, inclusive a ocorrência de treinamento incompleto na habilitação de determinado tripulante.

6. RECOMENDAÇÕES

(...)

Ações recomendadas ao Inspetor Focal da empresa e ao GVAG-RJ:

(...)

- Verificar o treinamento do tripulante Marlon Brito (CANAC:11420-5) e dos demais tripulantes que podem ter realizado carga-horária menor do que a prevista no Programa de Treinamento Operacional;

2.3	<p>O tripulante Marlon Francez Brito (CANAC: 11420-5) não completou o segmento de Currículo de Voo (03 horas e 10 pousos). No somatório das horas realizadas em instrução de voo pelo referido tripulante, o mesmo não completou o total de três horas.</p> <p>Fundamentação: RBAC 135 - Seção 135.63 (a)(4)(vii)</p> <p>Prazo: 25/05/2012</p>	<p><b>* Identificação da Causa Raiz:</b>          Durante a auditoria foi verificado que o tripulante Marlon Francez Brito (CANAC: 11420-5) não havia completado o segmento de Currículo de Voo (03 horas e 10 pousos). No somatório das horas realizadas em instrução de voo pelo referido tripulante, o mesmo não completou o total de três horas.</p> <p><b>* Solução da Causa Raiz:</b>          Providenciar o treinamento com as horas pendentes.</p> <p><b>* Solução da Não-Conformidade:</b>          Foi ministrado o treinamento o segmento de voo com a finalidade de completar as horas faltantes.</p> <p><b>* Identificação da deterioração dos níveis de segurança nas áreas afetadas:</b>          A falta de conclusão de um treinamento deixando de concluir todas as horas previstas pelo programa de treinamento pode colocar em risco a referido treinamento, deixando de treinar o tripulante completamente.</p> <p><b>* Ações corretivas para restauração dos níveis de segurança das áreas afetadas:</b>          O Diretor de Operações providenciou uma reunião com o piloto chefe para que a partir desse momento todos os instrutores verificasse o total de horas de um determinado treinamento.</p>	<p>A referida não-conformidade foi comunicada ao Inspetor Focal da empresa que deverá tomar as ações cabíveis.</p> <p>Situação: Solucionado</p>
-----	--	--	---

3. Anexaram-se as páginas do Diário de Bordo referentes à infração:

**a) Diário de Bordo nº 27-PT-HQV-2009 - Página 0018 - Voo de treinamento, realizado no dia 01/09/2011, em que se registra Marlon Francez Brito (CANAC: 11420-5) como instruindo, CONSIGNANDO-SE O TOTAL DE 2H10MIN DE VOO DE INSTRUÇÃO (DOC SEI 1194836 - fls. 05/16)**

AERONAVE		PT-HQV		TRIPULAÇÃO / APRESENTAÇÃO				Nº 0018											
FABRICANTE		BELL		TRIPULANTE		C/ANAC		FB											
MODELO		206B		EUGER		681569		CANADIA											
N/S		3657		LEITE		116694		CANADIA											
CAT.REGIST.		TPX		MARLON		114205		CANADIA											
Nº 0018		DIÁRIO DE BORDO		Nº 27/11/2009		DATA: 02/09/11													
TRECHO	DE	PARA	PARTIDA	DECOL	POUSO	CORTE	DIU	NOT	VFR	IFR	VÔO	TOTAIS	P/C	COMB.	NAT.	EMBARQUE	NOME	RUBRICA	
1	SUDE	SUDE	14:00	14:04	15:00	15:10	010	-	010	010	010	400	01	400	CA	OL	EUGER	11	
2	SUDE	SUDE	17:15	17:19	18:15	18:15	010	-	010	010	010	400	01	400	CA	OL	EUGER	11	
<b>TOTAIS</b>												800	02	800	02				
CONTROLE DE MANUTENÇÃO E DISPONIBILIDADE																			
INTERVENÇÃO DE MANUTENÇÃO		POUSOS		CICLOS		HORAS DE CÉLULA		DISPONIBILIDADE		OBSERVAÇÕES / OCORRÊNCIAS									
ANTERIOR		NO DIA		NO DIA		NO DIA		NO DIA		11/09/2009 - 02/09/2011									
PRÓXIMA		TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL		09,5									
REGISTROS PARA MANUTENÇÃO																			
ITEM / DATA	DISCREPÂNCIA			RUBRICA	DATA	AÇÃO CORRETIVA			C/ANAC	RUBRICA									
1	N.D.			11	09/11														

b) Diário de Bordo nº 27-PT-HQV-2009 - Página 0020 - Voo de CHEQUE inicial de Marlon Francez Brito (CANAC: 11420-5), realizado no dia 03/09/2011 (DOC SEI 1194836 - fls. 07/17)

AERONAVE		PT-HQV		TRIPULAÇÃO / APRESENTAÇÃO				Nº 0020											
FABRICANTE		BELL		TRIPULANTE		C/ANAC		FB											
MODELO		206B		EUGER		681569		CANADIA											
N/S		3657		MARLON		114205		CANADIA											
CAT.REGIST.		TPX		LEITE		116694		CANADIA											
Nº 0020		DIÁRIO DE BORDO		Nº 27/11/2009		DATA: 03/09/11													
TRECHO	DE	PARA	PARTIDA	DECOL	POUSO	CORTE	DIU	NOT	VFR	IFR	VÔO	TOTAIS	P/C	COMB.	NAT.	EMBARQUE	NOME	RUBRICA	
1	SUDE	SUDE	15:30	15:34	16:30	16:45	005	-	005	005	005	400	01	400	CA	OL	EUGER	11	
<b>TOTAIS</b>												400	01	400	01				
CONTROLE DE MANUTENÇÃO E DISPONIBILIDADE																			
INTERVENÇÃO DE MANUTENÇÃO		POUSOS		CICLOS		HORAS DE CÉLULA		DISPONIBILIDADE		OBSERVAÇÕES / OCORRÊNCIAS									
ANTERIOR		NO DIA		NO DIA		NO DIA		NO DIA		CHEQUE INICIAL - LOCAL									
PRÓXIMA		TOTAL		TOTAL		TOTAL		TOTAL		CANTE MARLON - LEITE									
REGISTROS PARA MANUTENÇÃO																			
ITEM / DATA	DISCREPÂNCIA			RUBRICA	DATA	AÇÃO CORRETIVA			C/ANAC	RUBRICA									
1	N.D.			11	09/11														

4. Ato contínuo, lavrou-se o auto de infração (DOC SEI 1188080), descrevendo-se o fato assim: "Na data e horário acima mencionados, a referida empresa aérea permitiu que o tripulante Marlon Francez Brito (código ANAC 114205), pertencente ao seu quadro de funcionários, compusesse tripulação a bordo da aeronave PT-HQV para ser submetido à avaliação de proficiência sem que o tripulante em questão tivesse concluído toda a carga horária prevista para o segmento de currículo de voo e informada no Programa de Treinamento (PTO) vigente e aprovado pela ANAC para a empresa. O comandante Marlon cumpriu aproximadamente 2 horas e 20 minutos do segmento de currículo de voo, enquanto a carga horária prevista no PTO da empresa para o equipamento BH06 é de no mínimo 3 horas".

5. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

#### HISTÓRICO

6. Respaldo pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 aproveita-se como parte integrante desta análise relato constante da decisão de primeira instância constante dos autos.

7. Em Defesa Prévia (DOC SEI 1194836 - fls. 11/13), o interessado alega:

(...)

...o Auto de Infração interpreta que há cumprimento do quantitativo de, aproximadamente, 2 horas e 20 minutos, o que pode ser demonstrado nas cópias das folhas do Diário de Bordo da aeronave (cópia em anexo).

No entanto, o Programa de Treinamento, através dos descritivos na página 14 Revisão 01, de 28/09/2007 (cópia em anexo), nos informa no segmento currículo de voo local - Inicial Completo - Grupo I, III e VI que a carga horária a ser cumprida é de: 30 minutos para instruções a ser ministrada em aeronave e 10 minutos para briefing, totalizando 40 minutos que, incluídos ao procedimento de táxi (20 minutos), curvas, recuperação de estóis, variações de velocidade, manobras específicas da aeronave, emergência em voo, operação dos sistemas, descrição, espera, circuito de tráfego, aproximações visuais, pousos normais, toques, arremetidas, procedimentos de pouso com anomalias, evacuação da aeronave, estacionamentos, corte dos motores e debriefing (02:00 horas), perfazem um total de 03:00 horas.

Reiteramos que a página 49 da Revisão 02, de 01/08/12 (cópia em anexo) que está em análise na ANAC, consta no item 1.5.1.3 - EQUIPAMENTO GRUPO VI: BELL 206, faz parte do currículo de voo local do treinamento inicial completo: a inspeção externa, inspeção interna, livros de bordo, documentação da aeronave, procedimentos normais e lista de verificação normal inclusos

no quantitativo de 03:00 horas.

Em ambas as revisões, agregam-se procedimentos que são realizados em solo e complementam o segmento currículo de voo local.

Dessa forma, não tendo havido, em momento algum, infração aos dispositivos legais, entende a requerente que, a autuação deve ser considerada insubsistente.

8. Convalidou-se o AI, recapitulando-se a infração do art. 302, inciso III, alínea "e", do CBAer para a alínea "b", dos mesmos inciso e artigo do CBAer (DOC SEI 1194836 - fls. 21).

9. Após a notificação da convalidação, a interessada apresentou nova manifestação nos autos em sua defesa (DOC SEI 1194836 - fls. 24/26), em que afirma:

Os tripulantes da empresa seguem fielmente o disposto no Programa de Treinamento da empresa.

Conforme disposto no programa de treinamento da empresa, devidamente aprovado pela ANAC, o total de horas do segmento de currículo de voo Local na aeronave é de 3h (Três horas). No entanto, conforme disposto no Programa de Treinamento, página 49, que apresentamos abaixo e juntamos a nossa defesa (doc. 1), a quantidade de horas em voo é de 2:00h (duas horas). Vejamos:

Observa-se no programa de treinamento que:

TREINAMENTO DE VÔO LOCAL – BH-06				
CURRÍCULO DE VOO LOCAL DO TREINAMENTO INICIAL				
GRUPO VI - HELICÓPTEROS				
Manobras de Voo Local	Seções de Voo			Cheque
	Voo 1	Voo 2	Voo 3	
<b>Inspeção Externa</b>	1	1	1	Examinador O tempo de voo e o número de pousos deverão ficar a critério do
<b>Inspeção Interna</b>	1	1	1	
<b>Livros de Bordo e Documentação da Aeronave</b>	1	1	1	
<b>Lista de Verificação Normal</b>	1	1	1	
Táxi	2	2	2	
Decolagem normal	2	2	2	
Tráfego padrão	2	2	2	
Aproximação normal	1	1	1	
Pouso normal	1	1	1	
Decolar e pousar a partir de um voo pairado	1	1	1	
Voo pairado	1	1	1	
Giros no pairado	1	1	1	
Aceleração, desaceleração e V <sub>NE</sub>	1	-	-	
Pairado fora do efeito solo	1	-	-	
Parada brusca	1	-	-	
Auto-rotação	1	2	2	
Cheque de potência do motor	-	1	1	
Falha do motor, em voo pairado, dentro do efeito solo (IGE)	-	1	1	
Falha do motor, em voo pairado, fora do efeito solo (OGE)	-	1	1	
Falha do motor em voo de cruzeiro (auto-rotação)	-	1	1	
Aproximação e pouso com falha simulada de rotor de cauda	-	1	1	
Pouso com vento cruzado	1	1	1	
Pouso em área restrita	1	1	1	
Pouso com faróis (noturno)	1	1	1	
Aproximação com grande ângulo	1	1	1	
Corte dos motores	1	1	1	
Tempo Pousos da Fase	01:00h 03	01:00h 03	01:00h 04	
(-) não aplicado (1,2...) nº de repetições na missão Total Geral	03:00h com 10 pousos + Cheque			

Ou seja, 00:60h (sessenta minutos) do total de currículo de voo local é realizado em solo, conforme grifo nosso na tabela, onde ocorre procedimento de inspeção interna e externa, familiarização do Diário de Bordo e documentação da aeronave, lista de verificação normal e posterior start engine. Sendo assim, a quantidade de horas determinadas no programa de treinamento para voo é de 02:00h (duas horas) de voo, pois o procedimento com a aeronave em solo e no modo star off é aferida de forma antecedente ao acionamento do motor e não pode ser inserida no Diário de Bordo ou contado como hora voada, levando-se em consideração a Lei 7.183/84 de 05 de Abril de 1984, Seção V, Art. 28°.

Não há que se falar em punição pecuniária para quem sempre cumpre as normativas vigentes deste e de todos os órgãos reguladores, principalmente no que tange as legislações em matéria aeronáutica, e no previsto nos manuais e programas da empresa, tal como o programa de treinamento.

10. Após a nova manifestação da interessada, remeteram-se os autos à GOAG em diligência (DOC SEI 1194836 - fls. 31) acerca das alegações apresentadas na defesa, especificando-se:

Em consulta aos documentos acostados aos autos do processo em análise, não se verificam elementos hábeis a corroborar a irregularidade noticiada, conforme a disposição do artigo 12 e parágrafo único, da Instrução Normativa n. 08/2008. Devendo assim, ser solicitada Diligência, com fundamento no artigo 32, inciso VI, da mesma Instrução Normativa.

A Autuada, em defesas apresentadas às fls. 11 a 13 e 24 a 26, alegou que cumpriu o seu PTO vigente, e que 60 minutos do total do currículo de voo local seriam realizados no solo. Assim, segundo a Autuada, houve o cumprimento de toda a carga horária prevista para o segmento de currículo de voo.

Remeta-se o presente expediente à GOAG para que emita uma Nota Técnica acerca das informações apresentadas pela Autuada, se houve o cumprimento ou não do PTO da Autuada, vigente à época da infração. Ainda, caso seja possível, acoste aos autos cópias do PTO da Autuada, vigente à época da infração, além, ainda, de outros dados julgados pertinentes.

11. A GOAG respondeu à consulta enviando o Programa de Treinamento da interessada (DOC SEI 1194836 - fls. 34/37).

12. A Decisão de Primeira Instância (DC1), vide DOC SEI 1194836 - fls. 39/41, após cotejo integral de todos argumentos da interessada para com os elementos dos autos, entendeu que os do autuado não evidenciaram elementos probatórios capazes de ilidir a aplicação de penalidade, condenando-o à sanção de multa no valor de R\$ 4.200,00 (mil e duzentos reais), patamar médio, com ausência de incidência de circunstância atenuantes e gravantes. Especificou ainda:

#### 2.1. Fundamentação Jurídica

A infração foi capitulada no artigo 302, inciso III, alínea "b" do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, nestes termos:

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

(...)

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

(..)

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

E ainda, com interpretação sistemática ao disposto na seção 135.343 do RBAC 135:

#### **135.343 Requisitos de treinamento inicial e periódico para tripulantes**

Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como tripulante em operação segundo este regulamento, a menos que esse tripulante tenha completado, dentro dos 12 meses calendários que precedem essa operação, as apropriadas fases do programa de treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que a pessoa vai executar. Esta seção não se aplica a detentores de certificado que utilizam apenas aviões monomotores com motor convencional em suas operações, a menos que de outro modo estabelecido pela ANAC.

#### **2.2. Análise da Defesa**

A Autuada acostou aos autos a página n. 14 da Revisão n. 01 do Programa de Treinamento - PTO da empresa (fl. 18), onde alegou que parte do treinamento teria sido feito em solo. Dessa forma, a contagem de 02h20min para o referido treinamento, somados ao treinamento solo, já seriam suficientes para a contagem das três horas requeridas.

Ao analisarmos o PTO acostado pela Autuada, no que diz respeito ao treinamento oferecido ao tripulante, verificou-se que a sequência de treinamento do currículo de voo local possui ordem cronológica e que o mesmo possui as seguintes fases:

- 1) instruções a ser ministrada em aeronave - 00:30 min
- 2) Briefing - 00:10 min
- 3) Etapas de voo - 02:00 min
- 4) Debriefing - 00:20 min

As fases de voo começariam pelo procedimento no solo e táxi (00h20min), decolagem curvas, emergências, espera, circuito de tráfego, aproximações visuais, pousos, estacionamento e corte de motores (01h40min), totalizando em 02h00min a parte do treinamento pertinente ao voo.

Em consulta à cópia da página n. 0018 do Diário de Bordo n.0 27/PT-HQV/2009 (fl. 05), o tripulante realizou 02h10min de voo como treinamento, em 01/09/2011. Porém, a Autuada não acostou aos autos documentos que comprovassem a realização do treinamento em solo.

A cópia da página n. 14 da Revisão n. 01 do Programa de Treinamento (PTO), acostado pela Autuada (fl. 18), difere-se da cópia indicada pelo Despacho n.0 13/2016/GTPOJ/GOAG/SPO e vigente à época da infração- (fl. 35). O currículo para voo local para aeronaves BH06 (fl. 38) é determinado pela cópia da página n.º 18 da Revisão n. 01 do Programa de Treinamento (PTO) (fl. 37).

#### **2.3. Conclusão**

Em que pese ter ocorrido o voo de cheque, no dia 03/09/2011, pelo Sr. MARLON FRANCEZ BRITO, a Autuada, em suas defesas, ao alegar que foi cumprido todo o quantitativo de horas do PTO, não o demonstrou em suas alegações.

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

#### **3. MEDIDAS SUGERIDAS**

Face ao exposto, sugere-se a aplicação de multa no patamar médio, no valor de R\$ 4.200,00 (Quatro mil e duzentos reais), com espeque no Anexo II, da Resolução n.0 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes e atenuantes previstas nos parágrafos primeiro e segundo, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

13. A interessada foi devidamente notificada da decisão condenatória, interpondo **RECURSO ADMINISTRATIVO** (DOC SEI 1958029) em que apenas reitera o anteriormente alegado em suas manifestações de defesa.

14. **É o relato.**

#### **PRELIMINARES**

15. Primeiramente, salienta-se que não se encontram no presente processo vícios insanáveis. À interessada garantiu-se o direito de manifestação nos autos, podendo, inclusive, produzir provas. Observa-se que assim o fez, uma vez que apresentou diversas peças em sua defesa, sendo-lhe facultado apresentar provas à qualquer momento.

16. Assim, tem-se que em momento algum houve prejuízo ao exercício de defesa da Interessada ou à Administração. O AI traz expressamente que: "Na data e horário acima mencionados, a referida empresa aérea permitiu que o tripulante Marlon Francez Brito (código ANAC 114205), pertencente ao seu quadro de funcionários, compusesse tripulação a bordo da aeronave PT-HQV para ser submetido à avaliação de proficiência sem que o tripulante em questão tivesse concluído toda a carga horária prevista para o segmento de currículo de voo e informada no Programa de Treinamento(PTO) vigente e aprovado pela ANAC para a empresa. O comandante Marlon cumpriu aproximadamente 2 horas e 20 minutos do segmento de currículo de voo, enquanto a carga horária prevista no PTO da empresa para o equipamento BH06 é de no mínimo 3 horas". Desse modo, está clara a transgressão.

17. Note-se que o Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer): "Art. 291. Toda vez que se verificar a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providências administrativas cabíveis."

18. Com base, nesse dispositivo, resta claro que verificada a infração, deve-se lavrar o respectivo AI, exatamente como verifica-se no presente caso.

19. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 25 de 25 de Abril de 2008, complementa: "Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI."

20. O auto de infração como principal documento de um processo administrativo traz embutido em si dois dispositivos primordiais para sua validade, que são a descrição do fato e seu enquadramento legal. Eles são os elementos necessários para que se informe, precisamente, o tipo infracional, permitindo, dessa forma, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

21. A descrição objetiva do fato, conforme ocorreu, é suficiente para a construção da defesa, conforme jurisprudência dos tribunais superiores pátrios do STF e STJ:

- STF: RMS 24.129/DF, 2ª Turma, DJe 30/04/2012: "Exercício do direito de defesa. A descrição dos fatos realizada quando do indiciamento foi suficiente para o devido exercício do direito de defesa. Precedentes: MS 21.721; MS 23.490. (grifamos)

(..)

- Excerto de julgado do STJ: "O indiciado se defende dos fatos que lhe são imputados e não de sua classificação legal, de sorte que a posterior alteração da capitulação legal da conduta não tem o condão de inquirir de nulidade o processo. Precedentes: (MS 14.045/DF, Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, Terceira Seção, DJe 29.4.2010; MS 10.128/DF, Rel. Min. Og Fernandes, Terceira Seção, DJe 22.2.2010; MS 12.386/DF, Rel. Min. Felix Fischer, Terceira Seção, DJ 24.9.2007, p. 244" (STJ, MS 12.677/DF, 1ª Turma, DJe 20/04/2012). (grifamos)

22. No presente caso, os fatos estão correta e precisamente descritos, com todos os elementos necessários para a perfeita tipificação da infração. Ainda, a norma transgredida também se encontra claramente indicada, não havendo que se falar em embaraços ao exercício da ampla defesa e do contraditório. Desse modo encontra-se perfeitamente configurada a motivação do ato, uma vez que como afirma Hely Lopes Meirelles (MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 29ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 152.): "denomina-se motivação a exposição ou a indicação por escrito dos fatos e dos fundamentos jurídicos do ato".

23. Assim, não há nos autos quaisquer nulidades.

24. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise e o exposto acima, acuso regularidade processual no presente feito. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes à interessada, bem como respeitados os princípios da Administração Pública,

em especial contraditório e ampla defesa.

#### **FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DA INTERESSADA**

25. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada à interessada pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos do processo, a inobservância pelo interessado, ao disposto na alínea "b", inciso III, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 135.343 do RBHA 135.

26. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente voto.

27. **Das razões recursais** - A Recorrente não trouxe em recurso nada que se mostre apto à desconstituir a materialidade infracional muito bem demonstrada nos autos pela Fiscalização.

28. Não havendo argumentação com prova em contrário, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização. A atuação do Inspetor de Aviação Civil - INSPAC é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e cabe à interessada a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da lei 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

*Art. 36 Cabe à interessada a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e o do disposto do art. 37 desta lei.*

29. A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que todos os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e de veracidade, por serem dotados da chamada fé pública. "Trata-se de presunção relativa (*juris tantum*), que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova". (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).

30. Pode-se dizer, portanto, que os atos emanados do Estado, independente de qual seja sua natureza – presumem-se verdadeiros até prova em contrário. A própria Constituição do Brasil estabelece que declarações e informações da Administração gozam de fé pública:

*Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:*

*(...)*

*II - recusar fé aos documentos públicos;*

31. Se não se pode recusar a fé dos documentos públicos, é lógica a interpretação de que isso implica que os documentos (e atos) da Administração reputam-se (presumem-se) válidos. E mais, reputam-se válidos porque os atos administrativos se postam vinculados ao princípio da estrita legalidade, cujo efeito óbvio é que a Administração e seus agentes não podem atuar senão dentro dos limites legalmente postos, diferente dos entes privados, que podem atuar livremente contanto que não firam os limites legais.

32. Ademais, o própria interessada não questiona a ausência de preenchimento dos apontados campos do citado diário de bordo. Mais do que isso, vê-se que ausência de preenchimento importou o erro quanto as horas disponíveis até a manutenção.

33. Acrescente-se que a conduta praticada pela atuada enquadra-se como erro de fato e de direito, vez que inobservam norma cogente e de aplicação *erga omnes* regularmente expedida pela ANAC.

34. Saliente-se que o cumprimento de norma *erga omnes* vigente é objetivo, sem distinção de elemento volitivo, a não ser que expressamente consignado pela norma regulamentar. Como os normativos em comento não fazem expressamente esta distinção, não há que falar em exigência de voluntariedade para incursão na infração.

35. Este entendimento é corroborado por Hely Lopes Meirelles, que destaca que a multa administrativa, diferente das sanções penais, é de natureza objetiva, isto é, prescinde da caracterização da culpa ou do dolo do infrator para ser devida, uma vez que decorre do expresse descumprimento de conduta desajustável imposta pelo Estado, decorrente precipuamente da supremacia do interesse público. (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 1999.)

36. Desse modo, resta claro que, no presente caso, como estabelecido por norma cogente oponível a todos os abrangidos em seu espectro, de caráter vinculativo, não há margem para exceções quanto ao seu cumprimento no que tange a ausência do elemento volitivo.

37. Ainda, faz-se importante destacar o ensino de Celso Antônio Bandeira de Mello de que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar, mas existem as que se limitam a esta função, e outras que buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado (multas ressarcitórias) como também as que apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação positiva (astreinte). (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 24ª. São Paulo, Malheiros Editores, 2012, p. 864/865 e p. 879).

38. Daí a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC 25/2008.

39. Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos da Resolução 25/2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora – e, no caso, efetivamente não houve extrapolção. Pelo contrário, aplicou-se inclusive o valor médio. Pelo fato de isto restar bem configurado nos autos, em especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo normativo (Anexo da Resolução ANAC 25/2008), não prosperam quaisquer alegações quanto à aplicação da sanção de multa e ao seu valor.

40. Como muito bem apontado pela DC1, tem-se documentação probatória de que o tripulante da atuada, **Marlon Francez Brito (CANAC: 11420-5)**, realizou apenas 2h10min treinamento de voo de treinamento, após o que, foi submetido ao voo de cheque, contrariando o disposto no PTO, que estipulava 3h00 de voo de instrução como requisito para realização do cheque. Como visto, a interessada não foi capaz de desconfigurar essa imputação.

41. **Ante o exposto, tem-se que as razões dos recursos não lograram êxito em afastar a prática infracional objeto do presente feito e atribuída à interessada, restando esta configurada nos termos aferidos pela fiscalização.**

#### **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

42. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes

43. 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.


44. 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.

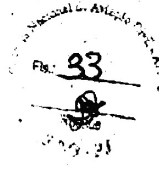
45. Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado nas datas dispostas no quadro em epígrafe – que são as datas das infrações ora analisadas.

46. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado que há penalidade (DOC SEI 1194836 - fls. 33) anteriormente aplicada à autuada nessa situação, a exemplo do SIGEC 648207154, conforme destacado abaixo:

Página 1 de 1



**Superintendência de Administração e Finanças - SAF**  
**Gerência Planejamento, Orçamento, Finanças e Contabilidade - GPOF**



Impresso por: ANAC\Nathan.souza      Data/Hora: 17-03-2016 12:56:19

**Extrato de Lançamentos**

Nome da Entidade: NORTE JET TAXI AEREO LTDA      Nº ANAC: 30000407739  
 CNPJ/CNPJ: 22916035000108       CADIN: Não  
 Div. Ativa: Não E      Tipo Usuário: Integral       UF: PA

Recarga	Nº Processo	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	647350154	00085068480201222	25/06/2015	30/03/2012	R\$ 4.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	647377156	00085017517201225	26/08/2015	15/04/2011	R\$ 4.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	647508156	00085073789201213	03/07/2015	12/04/2012	R\$ 4.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	648157154	00085017345201290	20/11/2015	12/02/2011	R\$ 4.000,00		0,00	0,00		DC1	4.968,80
2081	648158152	00085017472201299	20/11/2015	09/06/2011	R\$ 4.000,00		0,00	0,00		DC1	4.968,80
2081	648207154	00085017530201284	07/08/2015	11/09/2010	R\$ 1.400,00	27/07/2016	1.400,00	1.400,00		PG	0,00
2081	650498151	00085068454201275	06/11/2015	30/03/2012	R\$ 4.000,00	04/01/2016	4.865,20	4.865,20		PG	0,00
2081	652366158	00085003702201585	04/02/2016	03/08/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC1	8.040,20
2081	652367156	00085003703201520	04/02/2016	03/08/2011	R\$ 7.000,00		0,00	0,00		DC1	8.040,20
<b>Total devido em 17-03-2016 (em reais):</b>											<b>26.018,00</b>

**Legenda do Campo Situação**

DC1 - Decidido em 1ª instância mas ainda aguardando ciência	PU3 - Punido 3ª Instância
PU1 - Punido 1ª Instância	IT3 - Punido pq recurso em 3ª instância foi intempestivo
RE2 - Recurso de 2ª Instância	RAAN - Processo em revisão por iniciativa da ANAC
ITD - Recurso em 2ª instância intempestivo, mas ainda aguardando ciência do infrator	CD - CADIN
DC2 - Decidido em 2ª instância mas aguardando ciência	EF - EXECUÇÃO FISCAL
DG2 - Deligências por iniciativa da 2ª Instância	PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
CAN - Cancelado	GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
PU2 - Punido 2ª Instância	SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
IT2 - Punido pq recurso em 2ª foi intempestivo	SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
RE3 - Recurso de 3ª Instância	GDE - Garantia de Execução por Depósito Judicial
ITT - Recurso em 3ª instância intempestivo, mas ainda aguardando ciência do infrator	PC - PARCELADO
IN3 - Recurso não foi admitido a 3ª instância	PG - Quitado
AD3 - Recurso admitido em 3ª instância	DA - Dívida Ativa
DC3 - Decidido em 3ª instância mas aguardando ciência	PU - Punido
DG3 - Deligências por iniciativa da 3ª Instância	RE - Recurso
RVT - Revisto	RS - Recurso Superior
RVS - Processo em revisão por iniciativa do interessado	CA - Cancelado
INR - Revisão a pedido ou por iniciativa da anac não foi admitida	PGDJ - Quitado Depósito Judicial Convertido em Renda

Tela Inicial    Imprimir    Exportar Excel

<http://intranet.anac.gov.br/sigec/consultasgerais/extratolancamentos/tela.asp?hdnImpr...> 17/03/2016

47. 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.

48. Dada a ausência de circunstâncias atenuantes e agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais), que é o valor médio previsto, à época do fato, para a hipótese em tela - COD. TSH, letra "b", da Tabela de Infrações III - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSIONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS - P. JURÍDICA - do Anexo II, da Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores.

49. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto aos valores da multa aplicadas pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste arrazoado, entendo que cabe sua MANUTENÇÃO, no patamar médio, R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais).

**CONCLUSÃO**

50. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de **NORTE JET TAXI AEREO LTDA**, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.073776/2012-36	655408163	02763/2012	03/09/2011	31/05/2012	Permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado não	Art. 302, inciso III, alínea "b", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 135.343	R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais)

					assinado, não esteja com a documentação regular.	do RBHA 135.	
--	--	--	--	--	---	--------------	--

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

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



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 16/12/2019, às 19:28, 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 **3428936** e o código CRC **C00154F9**.

Referência: Processo nº 00065.073776/2012-36

SEI nº 3428936



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1248/2019**

PROCESSO Nº 00065.073776/2012-36

INTERESSADO: NORTE JET TAXI AEREO LTDA

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.

2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

3. De acordo com a proposta de decisão (3428936) Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

4. Dosimetria adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".

5. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com com lastro no art 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa**, em desfavor de **NORTE JET TAXI AEREO LTDA**, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.073776/2012-36	655408163	02763/2012	03/09/2011	31/05/2012	Permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular.	Art. 302, inciso III, alínea "b", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 135.343 do RBHA 135.	<b>R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais) - Patamar Médio</b>

6. À Secretaria.

7. Notifique-se.

8. Publique-se.

**BRUNO KRUCHAK BARROS**

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros**, Presidente de Turma,





em 18/12/2019, às 16:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3437416** e o código CRC **1CDC7B59**.

---

Referência: Processo nº 00065.073776/2012-36

SEI nº 3437416