



**PARECER N°** 1455/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00066.038633/2016-00  
**INTERESSADO:** PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS S.A.

## **PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Infração:** Operação abaixo dos mínimos meteorológicos para pouso VFR.

**Enquadramento:** alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c itens 121.533(a) e 121.649 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 121.

**Data da infração:** 09/01/2016

**Auto de infração:** 004633/2016

**Aeronave:** PR-PDD

**Crédito de multa:** 661967173

**Proponente:** Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

## **INTRODUÇÃO**

1. O Auto de Infração (AI) nº 004633/2016 (fl. 01 do volume SEI nº 0114959) apresenta a seguinte descrição:

### HISTÓRICO

O voo da Passaredo Transportes Aéreos S.A. PTB 2330 de Brasília (SBBR) a Rondonópolis (SBRD) do dia 08/01/2016 (hora local), cujo comandante era Daniel Harada (Canac 112275), com a aeronave ATR72 PR-PDD, decolou às 00:30Z conforme o Relatório de Voo 67/PR-PDD/2016 número 75248 (anexo).

Quando foi feito o despacho de voo as condições meteorológicas do aeródromo destino SBRD não eram conhecidas (não havia METAR publicado) mas o despacho foi permitido pois, conforme o regulamento, foram incluídos dois aeródromos de alternativa com o METAR dando condição de pouso.

Durante o voo, foi emitido às 01:30Z para SBRD uma informação meteorológica SPECI indicando visibilidade de 1000m o que é inferior aos 5000m requeridos para aproximação visual, conforme dita o RBAC 121.649. Em seguida, às 02:00Z foi emitido o METAR deste aeródromo indicando visibilidade de 4000m, ainda inferior ao requerido (anexo).

Apesar de as informações meteorológicas estarem indicando visibilidade inferior ao requerido, o comandante prosseguiu para o pouso e, não tendo avistado a pista, executou uma arremetida. Entretanto, como já se encontrava muito baixo, acabou tocando o solo em uma plantação próxima à cabeceira da pista, o que causou danos à aeronave. Mesmo assim, o piloto conseguiu decolar, executou nova aproximação e fez o pouso. Não houve casualidades às pessoas a bordo e o evento foi classificado como incidente grave pelo CENIPA.

Pelo exposto, a Passaredo Transportes Aéreos S.A cometeu infração capitulada no artigo 302, inciso III e) "*não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves*"; da Lei nº 7.565, CBAer, cumulando com o item 121.649 "*Mínimos meteorológicos para decolagem e pouso VFR. Operações domésticas*" do RBAC 121 Emd. 3.

## CAPITULAÇÃO

Alínea "e" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/ Item 121.649 do(a) RBAC 121 de 17/03/2010

## DADOS COMPLEMENTARES

Data da Ocorrência: 09/01/2016 - Hora da Ocorrência: 02:23 - Número do Voo: 2330 - Marcas da Aeronave: PRPDD - Aeródromo: SBRD

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 001262/2016 (fl. 02 do volume SEI nº 0114959) são reiteradas as informações que constam no AI nº 004633/2016, sendo, ainda, descrita irregularidade cometida pelo comandante da aeronave.
3. No Relatório de Voo nº 67/PRPDD/2016, Página nº 75248, referente à data de 08/01/2016 (fl. 03 do volume SEI nº 0114959), consta na etapa 03 registro de voo com destino SBRD, com decolagem às 00:30, no campo "Ocorrências (14)" é informado:

DURANTE APROXIMAÇÃO PARA POUSO PISTA 02 DE SBRD FOI EFETUADO PROCEDIMENTO DE ARREMETIDA A BAIXA ALTURA DEVIDO AS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS. NESTA HORA A AERONAVE TOCOU O SOLO ANTES DA PISTA E VOLTOU A VOAR. UMA CURVA DE REVERSÃO FOI EFETUADA E O POUSO FOI REALIZADO COM SEGURANÇA NA PISTA 20. OS PROCEDIMENTOS DE TAXI FORAM REALIZADOS NORMALMENTE E TODOS OS PASSAGEIROS DESEMBARCARAM ILESOS.
4. Páginas extraídas do sistema da REDEMETS - Rede de Meteorologia da Aeronáutica (fls. 03v/04 do volume SEI nº 0114959).

## **DEFESA**

5. O interessado foi devidamente notificado do AI nº 004633/2016 em 26/08/2016, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 06 do volume SEI nº 0114959). O interessado apresentou defesa (SEI nº 0027236), que foi recebida em 16/09/2016.
6. Na defesa alega inexistência de irregularidade na conduta da recorrente. Consigna que diferentemente do constante no Auto de Infração a empresa atuou dentro das formalidades legais ao realizar o pouso da aeronave PR PDD do voo 2330, não ocasionando qualquer prejuízo ou causalidade aos passageiros a bordo. Afirma que é certo que o presente Auto de Infração não deve prosperar eis que considera que agiu de forma regular, inexistindo afronta ao Código Brasileiro de Aeronáutica. Alega que diversamente do que constou do Auto de Infração cumpre todas as normas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica e em todos os regulamentos da Agência Nacional da Aviação Civil. Argumenta que a regulamentação supracitada é clara ao estabelecer que as empresas aéreas deverão observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves o que informa que de fato é cumprido pela empresa. Ressalta que em nenhum momento a empresa descumpriu o previsto nos itens indicados e as condições de manutenção da aeronave estavam de acordo com o previsto em lei e regulamentos vigentes conforme Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave.
7. Quanto à operação alega que todos os critérios de segurança foram cumpridos rigorosamente pela empresa no planejamento do voo indicado. Dispõe que como observado no Auto de Infração o item 121.649 do RBAC 121 Emd 3 prevê que nenhuma aeronave possa pousar em um aeródromo homologado para regras de voos visuais a menos que a visibilidade no solo seja igual ou superior a 5 km (27 NM) o teto seja igual ou superior a 450 m (1500 ft) e seja autorizado pelo controle de tráfego aéreo (se houver órgão ATC no aeródromo). Informa que o aeroporto de Rondonópolis (SBRD/ROO) opera conforme este regulamento, porém não é provido de órgão responsável pelo controle de tráfego aéreo, parte fundamental das várias atividades de proteção ao voo, conforme previsto no artigo 47 da Lei nº 7 565 - CBA. Considera que com a ausência deste item cabe sempre a avaliação do comandante da aeronave para determinar as ações necessárias a segurança do voo. Aduz que o art 166 da mesma Lei é claro quando determina que o comandante é responsável pelo operação e segurança da aeronave.
8. Alega que a empresa adotou todos os procedimentos previstos para garantir os padrões

operacionais do voo, não se limitando somente ao previsto em regulamento publicado pela ANAC, mas também adotando critérios de segurança recomendados por instituições internacionais de segurança. Ressalta que a empresa por meio de seus procedimentos internos BO DSP 006 15 VOO e BO DSP 013 15 VOO determina que voos nesta configuração tenham ao menos um aeródromo de alternativa adicional listado nos documentos de despacho e liberação de voos, bem como este aeródromo deve operar sobre regras de voos por instrumentos e possuir ao menos 1500 ft de teto e 5000 m de visibilidade até 30 mm após o horário estimado de pouso nestes aeródromos de alternativas. Não obstante informa que a empresa ainda utiliza-se de um ponto geográfico na rota proposta, presente no plano de voo apresentado pela empresa e aceito pelas autoridades aeronáuticas, em que indica que caso não se encontre condições favoráveis para a condução segura do voo deve se prosseguir para um aeródromo de alternativa que esteja dentro dos limites operacionais acima mencionados. No caso do voo supracitado o aeródromo indicado era o de Cuiabá/MT. Apresenta na defesa cópia do plano de voo referente ao voo em questão.

9. Ressalta que o RBAC 121 Emd 3 em seu item 121.627 prevê que nenhum piloto em comando pode permitir que um voo prossiga para qualquer aeródromo para o qual ele tenha sido despachado ou liberado se na opinião desse piloto em comando ou do despachante de voo (no caso de operação doméstica ou de bandeira) o voo não puder seguir com segurança. Além disso, informa que o artigo 167 da Lei nº 7.565 - CBA - determina que o Comandante exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem. Adicionalmente, dada a importância da segurança nas operações aéreas reforça que o artigo 170 da mesma lei, em que é previsto que o Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do voo. Argumenta que o exposto anteriormente evidencia a preocupação e comprometimento da empresa no cumprimento de todas as normas previstas para a condução segura de seus voos adotando parâmetros superiores ao preconizado pela autoridade aeronáutica brasileira para o contexto em que está autorizada a operar. Afirma que a empresa tomou todas as medidas previstas e indicadas para instruir ao piloto em comando da aeronave quais eram as decisões recomendadas a serem tomadas na condução de seu voo, bem como havia o total funcionamento de suas instalações de apoio locais e remotas para auxiliar o tripulante neste sentido. Considera que somente poderia ter sido qualquer Auto de Infração lavrado contra a Passaredo na hipótese de não cumprir com o estabelecido pela ANAC e pelo Código Brasileiro de Aeronáutica o que não ocorreu no caso aqui debatido, uma vez que a empresa sempre cumpriu com a legislação vigente no tocante a pouso e decolagens de voos. Informa que conforme comprovado cumpriu as normas regulamentadoras não resultando qualquer prejuízo aos passageiros, conforme considera que consta do Auto de Infração. Argumenta que não se pode admitir que seja aplicada por este órgão a penalidade de multa à recorrente, pois a mesma atua em conformidade com esta agência reguladora.

10. Afirma que restou claro e comprovado que a empresa Passaredo seguiu todas as normas e orientações quando do pouso do voo 2330 no aeródromo de Rondonópolis, e que é certo que não houve qualquer dano aos passageiros, tendo o pouso sido realizado com segurança, conforme se denota do relatório de voo anexo ao Auto de Infração. Observa que a empresa cumpre integralmente as disposições estabelecidas em Resoluções da ANAC e Código Brasileiro de Aeronáutica, devendo ser considerada como esclarecida a situação em apreço em relação a mesma, bem como considerada a impossibilidade de infração ao dispositivo legal declinado no Auto de Infração. Considera que resta esclarecido que a empresa Passaredo cumpre as regras estabelecidas e conduz suas operações dentro do território nacional de acordo com os padrões e práticas estabelecidos no referido regulamento e dentro das limitações de certificação conforme estabelecido nas Especificações Operativas emitida pela ANAC. Acrescenta que a Passaredo na prestação de seus serviços segue rigorosamente todas as regulamentações da aviação civil tanto que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor. Conclui que há de ser considerada como esclarecida a situação em apreço, bem como considerada a impossibilidade de infração aos dispositivos legais declinados no Auto de Infração, razão pela qual considera que deva ser acolhida a defesa, para o fim de a declaração de inconsistência do Auto de Infração, com o consequente arquivamento do processo administrativo, o que requer.

11. Aborda a responsabilidade do piloto em comando, alegando que nos termos de Código Brasileiro de Aeronáutica a operação e segurança da aeronave são de responsabilidade do piloto em

comando, citando o art. 166 do CBA. Afirma que como se verifica na legislação aplicável, as infrações dispostas no inciso II do artigo 302 do CBA são imputáveis aos aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves. Considera que assim os operadores de aeronaves poderão ser responsabilizados quando a infração não puder ser imputada ao aeronauta, o que não ocorreu no caso concreto. Informa que é previsto no próprio Código Brasileiro de Aeronáutica que a operação e segurança da aeronave são de responsabilidade do piloto em comando e que de igual forma estabelece a atual IAC 100 12, que aprova as Regras do Ar, citando os itens 2 1 45 e 3 4 1 da referida norma. Conclui que da reflexão acerca da responsabilidade do piloto em comando na aplicação das Regras do Ar, previsto tanto no CBA quanto na IAC 100 12, não pode se concluir pela responsabilidade de pessoa diversa, física ou jurídica, senão o próprio comandante. Alega que a Passaredo não pode ser responsabilizada pela suposta conduta descrita no Auto de Infração. Reitera que a responsabilidade pela operação e segurança da aeronave é do piloto em comando, conforme estabelecido expressamente na legislação supra mencionada. Conclui que a responsabilidade pela alegada ocorrência descrita no Auto de Infração deve ser imputada unicamente ao piloto e não à empresa operadora da aeronave, pois a ICA 100 12/2013 expressamente imputa ao piloto a responsabilidade pelos subitens 2 1 4 5 e 3 4 1. Complementa que a Passaredo não pode ser responsabilizada por ato praticado pelo piloto em comando, especialmente porque é prevista na norma regulamentadora que o mesmo pode ser responsabilizado diante de sua autoridade decisória. Nesse sentido cita o item 3 5 da ICA 100 12. Alega que o único que pode violar o dispositivo legal é o próprio piloto e não a empresa operadora da aeronave.

12. Alega ser evidente a nulidade do processo autuado em face da Passaredo, eis que afirma ser esta parte ilegítima para figurar no processo. Considera que deveria ter sido instaurado o processo administrativo contra o próprio piloto em comando e não contra a Passaredo, tornando sem efeito o Auto de Infração. Afirma que o piloto é o único sujeito ativo capaz de caracterizar a infração sob pena de violação do princípio da legalidade restrita que embasa todas as penalidades, inclusive as administrativas. Requer o arquivamento do processo administrativo, tendo em vista a alegada ilegitimidade passiva da Passaredo, não podendo esta ser responsabilizada pelas decisões do piloto em comando. Caso este não seja o entendimento, argumenta que deve o piloto em comando figurar como responsável solidário junto ao Auto de Infração lavrado contra a Passaredo, notadamente pelo fato de que o piloto de uma aeronave possui autoridade decisória em tudo o que com ela se relacionar enquanto estiver em comando conforme informa ser descrito no subitem 3 5 do ICA 100 12/2013. Questiona porque responsabilizar a Passaredo por atos cometidos exclusivamente por piloto, quando a própria norma prevê a possibilidade de aplicação de penalidade ao aeronauta. E questiona quanto ao piloto que se livrara da penalidade qual seria o caráter educativo da multa. Repete que as infrações dispostas no inciso II do artigo 302 do CBA são imputáveis aos aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves.

13. Consigna que a Passaredo adota sistematicamente e principalmente após a constatação de falhas medidas que visam a segurança de voo de suas aeronaves e reciclagem de seus pilotos e copilotos, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo. E que a Passaredo na prestação de seus serviços segue rigorosamente todas as regulamentações da aviação civil tanto que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor. Afirma que há de ser considerada como esclarecida a situação em apreço em relação a Passaredo, bem como considerada a impossibilidade de infração ao dispositivo legal declinado no Auto de Infração.

14. Requer que seja totalmente acolhida a defesa para que seja desconstituído o Auto de Infração com seu conseqüente arquivamento, pois inconsistente, haja vista ausência de infringência da Passaredo ao disposto no artigo 302 inciso III alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica muito menos infração ao item 121.649 do RBAC 121. Caso não seja o entendimento, requer a inclusão do piloto em comando no polo passivo, devendo configurar como responsável solidariamente pela infração ocorrida. Apenas a título de argumentação, caso não seja esse o entendimento, considerando não ter a Passaredo agido com dolo ou má fé, bem assim a ausência de reincidência requer que seja aplicada apenas a pena de advertência ou na pior das hipóteses multa no patamar mínimo em face das circunstâncias atenuantes inerentes ao caso em questão.

15. Junto à defesa consta ata da assembleia geral extraordinária, atestado de aprovação emitido

pela ANAC e procuração.

## **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

16. O setor competente de primeira instância, em decisão motivada de 16/11/2017 (SEI nº 1190493 e SEI nº 1132429) considerou que restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 302, inciso III, alínea “e” do Código Brasileiro de Aeronáutica. Foi aplicada multa no patamar médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), com espeque no Anexo II, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, tendo em vista a existência de circunstâncias agravantes, determinado no artigo 22, §2º, inciso IV, da mesma Resolução.

## **RECURSO**

17. O interessado apresentou recurso (SEI nº 1349020), que foi recebido em 13/12/2017.

18. Reitera alegações apresentadas na defesa.

19. Aborda o valor da multa aplicada, alegando que o setor de julgamento não agiu com o costumeiro acerto e dentro do princípio da razoabilidade ao fixar o valor da multa em quantia correspondente a R\$ 7.000,00 (sete mil reais), motivo pelo qual considera que deve ser provido o recurso, para o fim de reduzir a referida verba, posto que tal importância se mostra exacerbada ante a ocorrência da suposta infração. Ao contrário do quanto disposto no parecer proferido, considerado todo o contexto atual, alega ser necessário que se examine as circunstâncias atenuantes para efeito de aplicação de penalidade, tal como preceitua o artigo 22, §1º, incisos I, II e III, da Resolução da ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008. Informa que adota medidas que visam resguardar a segurança de voo de suas aeronaves, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela Agência Reguladora. Considera que isto é mais do que suficiente para o acolhimento do recurso, no sentido de afastar a penalidade de multa imposta, ou ainda, para o fim de reduzir o valor da multa aplicada. Aguarda o acolhimento do recurso, para fim de reformar a decisão administrativa proferida no Processo Administrativo em epígrafe.

20. Requer que seja dado total provimento ao recurso, para o fim de reformar a decisão guerreada, declarando-se a insubsistência do Auto de Infração, eis que informa que inexistiu prática de ato infracional por parte da Recorrente, e, conseqüentemente, inexistiu violação ao Código Brasileiro de Aeronáutica e legislação regulamentar, afastando-se a aplicação da penalidade imposta diante da ausência de responsabilidade da Recorrente, desconstituindo o Auto de Infração, com o conseqüente arquivamento do processo administrativo, como medida de inteira justiça. Caso não seja esse o entendimento, requer, ainda, que seja dado provimento ao recurso para o fim de reduzir a multa aplicada para o mínimo legal, eis que no presente caso não incidem as agravantes, tampouco os fatos caracterizaram as infrações descritas na notificação.

21. Junto ao recurso consta ata de assembleia geral extraordinária, estatuto social da Passaredo Transportes Aéreos S.A., atestado de aprovação emitido pela ANAC, procuração.

22. Envelope de encaminhamento do recurso (SEI nº 1349537).

## **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

23. Ofício nº 416/2016/GCTA/121/SP/SPO que encaminha o Auto de Infração nº 004633/2016 (fl. 05 do volume SEI nº 0114959).

24. Termo de Decurso de Prazo informando que não foi apresentada defesa no prazo de 20 dias (fl. 07 do volume SEI nº 0114959).

25. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0114962).

26. Extrato do sistema SACI da ANAC referente ao aeronavegante Daniel Harada (SEI nº

1104268).

27. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 1104272).
28. Análise de Primeira Instância (SEI nº 1104280).
29. Despacho (SEI nº 1169891) para complementação de informações para subsidiar a decisão.
30. Comprovante de Inscrição e de situação cadastral (SEI nº 1283067).
31. Extrato do SIGEC (SEI nº 1283071).
32. Notificação de Decisão - PAS Nº 2248(SEI)/2017/CCPI/SPO-ANAC (SEI nº 1283076).
33. Extrato de rastreamento do sistemas dos Correios (SEI nº 1357075).
34. Despacho de encaminhamento de processo administrativo (SEI nº 1353820).
35. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 1361549).
36. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 1949740).
  
37. É o relatório.

## **PRELIMINARES**

### **38. Regularidade Processual**

- 38.1. O interessado foi notificado do Auto de Infração em 26/08/2016, tendo apresentado defesa. Após a decisão de primeira instância o interessado apresentou recurso.
- 38.2. Aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública.

## **MÉRITO**

### **39. Fundamentação da matéria:** Operação abaixo dos mínimos meteorológicos para pouso VFR.

39.1. A infração foi capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c item 121.649 do RBAC 121.

39.2. Segue o previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA.

CBA

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

(...)

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

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

(...)

39.3. Segue o que consta na seção 121.649 do RBAC 121, em vigor à época.

RBAC 121

121.649 Mínimos meteorológicos para decolagem e pouso VFR. Operações domésticas

Nenhum piloto pode decolar ou pousar em um aeródromo em voo VFR, a menos que as condições atmosféricas desse aeródromo estejam nos mínimos ou acima dos mínimos meteorológicos para operação VFR fixados para o aeródromo ou, se esses mínimos não forem fixados para o aeródromo em questão, a menos que a visibilidade no solo seja igual ou superior a 5 km (2,7 NM), o teto seja igual ou superior a 450m (1500 pés) e seja autorizado pelo controle de tráfego aéreo (se houver órgão ATC no aeródromo).

39.4. Observa-se que na seção 121.649 do RBAC 121 são estabelecidas condições mínimas para decolagem e pouso VFR (*Visual Flight Rules* - significa regras do voo visual), que devem ser seguidas pelo piloto da aeronave. Apesar de tal seção estabelecer regra a ser seguida pelo piloto, por este deter o controle da aeronave durante o voo, o operador aéreo também é responsável pelo controle operacional de seus voos, conforme pode ser verificado no que consta estabelecido no item 121.533(a) do RBAC 121, apresentado a seguir.

RBAC 121

121.533 Responsabilidade pelo controle operacional. operações domésticas e de bandeira

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas e de bandeira é responsável pelo controle operacional de seus voos.

(...)

39.5. Verifica-se, assim, que o detentor de certificado é responsável pelo controle operacional de seus voos, sendo definido no RBAC 01 que: "*Controle operacional significa, referindo-se a um voo, exercer a autoridade sobre o início, a continuação, os desvios para alternativa e o término do mesmo, visando à segurança da aeronave e à regularidade e eficiência do voo.*". Desta forma, tendo em conta o disposto no item 121.533(a) observa-se que cabe ao operador aéreo o controle de um voo, inclusive no que se refere a exercer a autoridade sobre desvios para alternativa.

39.6. Diante do exposto, entendo que a conduta de operação abaixo dos mínimos meteorológicos para pouso VFR pode ser enquadrada também para o operador da aeronave no previsto no item 121.533(a) do RBAC 121. No caso em questão, considero que a capitulação disposta no AI nº 004633/2016 pode ser complementada, devendo, assim, a mesma ser convalidada para o previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 121.533(a) e 121.649 do RBAC 121.

39.7. Verifica-se que há congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração e a decisão de primeira instância, diante da irregularidade de operação abaixo dos mínimos meteorológicos para pouso VFR. No entanto, conforme apontado acima, o enquadramento pode ser alterado e o AI nº 004633/2016 pode ser convalidado.

39.8. Diante do exposto, aponto que no caso em tela, as ocorrências tidas como infracionais no AI nº 004633/2016 suportam ato de convalidação, tendo em vista o disposto no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, que dispõe:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

§ 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo.

39.9. No presente caso entendo que a convalidação que deve ser efetuada se enquadra no previsto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, devendo ser concedido novo prazo de recurso ao autuado para manifestação. Observa-se que o instrumento de convalidação deverá identificar a complementação de enquadramento da conduta do autuado, apontando como dispositivo legal infringido

a alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 121.533(a) e 121.649 do RBAC 121.

39.10. Diante do exposto, verifica-se a necessidade de notificar o interessado e conceder prazo de recurso para a sua manifestação, cumprindo o disposto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

39.11. Cabe, ainda, mencionar os valores previstos no Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época, para infração capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA (patamar mínimo R\$ 4.000,00 / patamar médio R\$ 7.000,00 / patamar máximo R\$ 10.000,00).

39.12. Verifica-se, que em decisão de primeira instância, de 16/11/2017, foi confirmado o ato infracional, aplicando a multa, capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, no patamar médio no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), apesar de ter sido considerada existente a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

#### 40. **Contudo, antes de decidir o feito há uma questão que deve ser tratada por esta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância.**

41. Deve-se verificar a possibilidade de correção da dosimetria da sanção aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº 472, de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, determina, em seu art. 36, que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

42. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008 (art. 302, inciso III, alínea "e", da Tabela de Infrações do Anexo II, item "NON", em vigor à época), relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo, R\$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar intermediário e R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

43. Em decisão de primeira instância foi identificada presente a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 22 da Resolução nº 25/008. No entanto, foi aplicado o valor médio da multa, quando deveria ter sido aplicado o valor máximo da multa, visto que não foi informada configurada nenhuma das circunstâncias atenuantes previstas e em função do estabelecido no art. 57 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, em vigor à época, que estabelecia que a penalidade de multa era calculada a partir do valor intermediário.

44. Além disso, no AI nº 004633/2016 é informado que "*Apesar de as informações meteorológicas estarem indicando visibilidade inferior ao requerido, o comandante prosseguiu para o pouso e, não tendo avistado a pista, executou uma arremetida. Entretanto, como já se encontrava muito baixo, acabou tocando o solo em uma plantação próxima à cabeceira da pista, o que causou danos à aeronave. Mesmo assim, o piloto conseguiu decolar, executou nova aproximação e fez o pouso. Não houve casualidades às pessoas a bordo e o evento foi classificado como incidente grave pelo CENIPA.*". Assim, considero configurada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, que se refere à exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo, o que pode fazer com que a sanção seja aplicada no patamar máximo, que corresponde ao valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

45. Assim, ante a possibilidade de decorrer gravame à situação do interessado, em cumprimento com o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/1999, entende-se necessário que ele seja cientificado para que venha a formular suas alegações antes da decisão desse Órgão.

Lei nº 9.784

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do



recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

46. Cabe citar que o art. 44, §3º, da Resolução ANAC nº 472/2018 estabelece que, no julgamento do recurso, em caso de possibilidade de agravamento, o Recorrente deve ser intimado no prazo de 10 (dez) dias, conforme redação a seguir:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 44. Do julgamento do recurso poderá resultar:

I - confirmação da sanção aplicada;

II - alteração da espécie de sanção aplicada ou do valor da multa;

III - declaração de nulidade ou reforma, total ou parcial da decisão de primeira instância; ou

IV - declaração de nulidade do auto de infração, com anulação de todos os atos subsequentes e comunicação do teor da decisão à fiscalização para apurar a necessidade de eventual lavratura de novo auto de infração, desde que respeitados os prazos previstos na Lei nº 9.873, de 1999.

(...)

**§ 3º Se do julgamento do recurso puder resultar agravamento da sanção, o recorrente deverá ser intimado para que formule suas alegações antes de proferida a decisão, no prazo de 10 (dez) dias.**

**(grifo meu)**

## **CONCLUSÃO**

47. Pelo exposto, sugiro a **CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO** nº 004633/2016, modificando o enquadramento para passar a constar a alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 121.533(a) e 121.649 do RBAC 121, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

48. Sugiro a **NOTIFICAÇÃO ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO** para o valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), em função da aplicação da circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo total de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

49. Com relação ao crédito de multa nº 661967173, foi observado que no SIGEC não consta o preenchimento do campo "Data Infração", sendo necessário incluir a data de 09/01/2016 no referido campo.

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

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

**DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO  
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL  
SIAPE 1650801**



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 16/12/2019, às 14:16, 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 **3808066** e o código CRC **B7B7E3BF**.

---

Referência: Processo nº 00066.038633/2016-00

SEI nº 3808066



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1624/2019**

PROCESSO Nº 00066.038633/2016-00

INTERESSADO: PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS S.A.

Brasília, 16 de dezembro de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS S.A., CNPJ 00512777000135, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Operações - SPO, proferida dia 16/11/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 004633/2016, pela prática de operação abaixo dos mínimos meteorológicos para pouso VFR.

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 1455/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3808066], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também 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:**

- pela **CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO** nº 004633/2016, modificando o enquadramento para passar a constar a alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 121.533(a) e 121.649 do RBAC 121, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.
- pela **NOTIFICAÇÃO ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO** para o valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), em função da aplicação da circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo total de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

5. Foi observado que no SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) para o crédito de multa nº 661967173 não foi preenchido o campo "Data Infração", sendo necessário incluir a data de 09/01/2016 no referido campo. Solicito que a Secretaria da ASJIN providencie a correção do SIGEC quanto ao que foi relatado.

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se

*Cássio Castro Dias da Silva*



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 18/12/2019, às 13:33, 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 **3819973** e o código CRC **9BA80D42**.