



**PARECER N°** 1405/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00066.502103/2016-11  
**INTERESSADO:** JIM CLARK D' ANGELO MACEDO ARAÚJO

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

**Infração:** Operar aeronave sem que ela esteja em condições aeronavegáveis.

**Enquadramento:** alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 91.7 do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91.

**Data da Infração:** 08/03/2014

**Auto de infração:** 005002/2016

**Aeronave:** PT-OSD

**Crédito de multa:** 661723179

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

### **INTRODUÇÃO**

1. O Auto de Infração (AI) nº 005002/2016 (SEI nº 0053322) apresenta a seguinte descrição:

#### DESCRIÇÃO DA EMENTA

Operar aeronave sem que ela esteja em condições aeronavegáveis.

#### HISTÓRICO:

Na data de 08 de março de 2014, o piloto Jim Clark D'Angelo Macedo decolou com a aeronave marcas PT-OSD do aeroporto Campo de Marte com destino a Sorocaba sem que essa estivesse em condições aeronavegáveis, após ter sido detectado um vazamento de combustível no bordo de ataque da asa direita. Segundo o Manual de manutenção da aeronave, nesse tipo de vazamento é necessária a intervenção de manutenção por um mecânico habilitado antes do próximo voo, entretanto, tal manutenção só fora realizada posteriormente.

#### CAPITULAÇÃO

artigo 302, inciso II, alínea "n", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Item 91.7 do RBHA 91

#### DADOS COMPLEMENTARES

2. No Relatório de Fiscalização nº 002475/2016 (SEI nº 0053335) é informado que:

Na data de 07 de março de 2014, a Infraero do aeroporto Campo de Marte acionou o SERIPA IV para reportar que a aeronave de marcas PT-OSD estava com um vazamento de combustível no bordo de ataque da asa direita.

Após o contato a equipe de ação inicial do SERIPA IV solicitou que o piloto aguardasse o acompanhamento daquele órgão à manutenção que teoricamente deveria ser solicitada pelo tripulante, entretanto, no dia seguinte, dia 08 de março de 2016, o piloto decolou do aeroporto Campo de Marte com destino a Sorocaba à revelia da equipe do SERIPA.

Importante ressaltar que a decolagem fora efetuada sem que fosse realizada manutenção no vazamento em questão, e sem a consequente assinatura de retorno ao serviço por um mecânico

habilitado para tal aeronave. Tal liberação só ocorreu no dia 10 de março, em manutenção realizada pela empresa Conal;

Além disso, o procedimento utilizado pelo piloto para mitigação do vazamento, de acionar os motores para "consumo vigiado" não é previsto no manual da aeronave, conforme comprovado em Nota Técnica emitida pelo setor de aeronavegabilidade da RRSP.

Durante a verificação do ocorrido pela GTPO-SP, verificou-se, ainda, que o referido aeronauta preencheu o diário de bordo da aeronave com a data errada do voo, trocando o dia 08 de março de 2016, por 03 de março de 2016, conforme cópia anexa.

Ademais, corroborando com o constante na denúncia, que o copiloto Marcio de Sá Carvalho voou a aeronave PT-OSD com sua habilitação para aquele tipo de aeronave vencida, como consta em resposta enviada à RRSP.

Para tanto, foram emitidos autos de infração com as seguintes capitulações:

1- Operação negligente - Para o piloto Jim Clark D'Angelo Macedo, por decolar a aeronave sem que o vazamento de combustível fosse sanado por um mecânico devidamente habilitado, e por utilizar procedimento para mitigação do problema não previsto no manual de manutenção da aeronave - capitulado no art. 299, inciso II do CBA combinado com o 91.13 do RBHA 91;

**2- Operar aeronave em condição não aeronavegável - Para o piloto Jim Clark D'Angelo Macedo, uma vez que a aeronave não passou por manutenção e não obteve a assinatura de retorno ao serviço por um mecânico devidamente habilitado estando, portanto, em condição não aeronavegável - capitulado no art. 302, inciso II, alínea "n" do CBA, combinado com o item 91.7 do RBHA 91;**

3- Preencher diário de bordo com informações inexatas - Para o piloto Jim Clark D'Angelo Macedo por ter registrado o voo em questão, localizado na linha 02 da página 003 do diário 003/PT-OSD/2014, com a data errada. O correto seria 08/03/2014 e não 03/03/2014 como consta no diário - capitulado no art. 302, inciso II, alínea "a" do CBA, combinado com o item 17 da IAC 3151;

(...)

Anexos: Denúncia encaminhada pelo CENIPA

Página do SACI "Detalhe Aeronavegante"

Cópias dos relatos do piloto Jim Clark

Cópia da página da cademeta de célula

Nota Técnica da GTAR-SP

Nota técnica da GTPO-SP

(...)

3. No Ofício nº 95/SECR/1167 (SEI nº 0053345) encaminhado pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos para a ANAC é informado:

Ofício nº 95/SECR/1167

(...)

**Assunto: Denúncia - Irregularidade na operação da aeronave C500 PT-OSD no aeródromo Campo Marte (SBMT).**

(...)

1. Ao cumprimentar Vossa Senhoria, retransmito o relato encaminhado a este Centro, envolvendo a aeronave C500 PT-OSD, no dia 7 de março de 2014, no aeródromo Campo de Marte (SMBT), em São Paulo-SP:

**"A INFRAERO Campo de Marte acionou o SERIPA IV às 23:00 local do dia 07/03/2014, sexta-feira, sobre um vazamento de combustível da asa direita do PT-OSD, estacionado no pátio, o qual estava com intenção de voo SBMT-SBJR. Foi informado que os Bombeiros foram chamados pela INFRAERO para a contenção de tal vazamento, e que o piloto da aeronave havia acionado os motores no sentido de consumir o combustível existente, como forma de minimizar o vazamento. Tal acionamento, além de acarretar riscos desnecessários à operação, pois havia escape de grande quantidade de querosene pelo bordo de ataque, não estava previsto nos manuais de manutenção ou operação do modelo Cessna C500.**

**No contato da equipe do SERIPA IV com o comandante da aeronave (CANAC**

132072), na mesma noite, foi acordado o comparecimento da equipe de ação inicial a SBMT com o objetivo de acompanhar o trabalho de pesquisa, no dia seguinte à ocorrência, uma vez que aquele tripulante acionaria serviço de manutenção.

A aeronave permaneceu hangarada no hangar Vortex, em SBMT.

Nos dias 08 e 09/03/2014, foram tentados sucessivos contatos, sem sucesso, com o tripulante do PT-OSD, tanto para saber a razão de não haver sido notificada a ocorrência no sistema, como solicitado pela equipe da ação inicial em 07/03, como também para saber o quadro horário dos trabalhos no fim de semana.

Em contato com o Corpo de Bombeiros de SBMT, a equipe de ação inicial foi informada que foi coletado, desse escape do bordo de ataque da asa direita, cerca de 200 litros de querosene, em dois recipientes. Foi também utilizada uma manta, no solo, para que a contaminação fosse contida.

Em 10/03/2014, segunda-feira, na ida da equipe ao Campo de Marte pela manhã, verificou-se junto à Vortex e INFRAERO, que a aeronave havia decolado no sábado (08/03/2014), às 15:47 local, para Sorocaba (SDCO).

Frisa-se que tal ação ocorreu à revelia do SERIPA IV.

Por fim, por solicitação do SERIPA IV, a empresa mantenedora da aeronave (Conal - Sorocaba/SP) enviou fotos do achado após retirada do "boot" de degelo, no bordo de ataque da asa direita: a falta de dois rebites - superior e inferior - que propiciavam o escape de combustível com o tanque abastecido a partir de determinada quantidade. Tal falta (ou cisalhamento) dos rebites não teve sua origem determinada. As fotos encontram-se em anexo.

Por parte do piloto, houve descumprimento dos itens 5.1.6, 5.3.1 e 5.4.1, da NSCA 3-13/2014, e Art. 166 do CBA, sendo perdidas as evidências que possibilitariam a investigação. Na ocorrência em tela, ficou patente a presença do Fator Contribuinte "Planejamento de Voo" (Fator Operacional).

O copiloto informado pelos Bombeiros (CANAC 698167) encontrava-se com a habilitação de tipo vencida."

2. Assim sendo, levo ao conhecimento de V.Sa. as irregularidades identificadas na operação da referida aeronave para a adoção das medidas julgadas pertinentes.

(...)

4. Página do sistema da ANAC referente ao aeronavegante JIM CLARK D ANGELO MACEDO ARAUJO (SEI nº 0053436).

5. Consta relato do Sr. Jim Clark D'Angelo (SEI nº 0053494) em que é informado:

Sinop, 04 de Fevereiro de 2015.

Prezados da GTPO-SP,

Conforme solicitado no ofício nº 53/GTPO-SP/GOAG/SPO, venho informa-lhes os fatos referentes ao vazamento de combustível da aeronave PT-OSD, em 07/03/2014.

No dia 07/03/2014 havíamos (tripulação) abastecido a aeronave para cumprir com a programação de voos daquele dia. No entanto, por motivo de condições meteorológicas degradadas, os voos foram cancelados.

Algumas horas após o abastecimento da aeronave recebi um telefonema do hangar Vortex informando que a aeronave estava com vazamento de combustível. Imediatamente fui até o avião para verificar a situação. Ao chegar ao local, confirmei o vazamento de combustível na asa direita, em quantidade moderada para pouca.

No sentido de evitar que esse combustível causasse dano ambiental no solo ou que se alastrasse para perto de outras aeronaves estacionadas, solicitei a Vortex algum tipo de contenção (Tambor ou recipiente). Neste mesmo tempo, entrei em contato com o fornecedor de combustível local, a AirBP Brasil, solicitando que viessem até a aeronave para ajudar na contenção do combustível. Como eles fornecem o material, imaginei que possuíssem uma espécie de plano de resposta para esse tipo de ocorrência.

A Vortex se prontificou em nos ajudar, porém a quantidade de tambores não foi suficiente. A AirBP Brasil me informou que não possuía qualquer tipo de contenção ou resposta para esse tipo de ocorrência.

Enfim, como o vazamento não foi contido e a quantidade de tambores de que dispúnhamos não foi suficiente, entrei em contato com os plantonistas da Brigada do Corpo de Bombeiros do Campo de Marte. Nesse ínterim, a INFRAERO também foi chamada. Mas nenhuma medida que auxiliasse naquele problema foi proposta. Mais uma vez, mais uma instituição que compõe o aeródromo, não pôde me ajudar. Imagino, s.m.j, que devesse haver um plano de ação para este tipo de ocorrência previsto no PLEM do AD.

Com a continuidade do vazamento e sem haver recipiente para armazenar o combustível, o chefe do Corpo de Bombeiros - o qual não me recordo o nome -, um representante da INFRAERO e eu, todos entramos num acordo verbal no qual concordamos que a única maneira para cessar com o derramamento de combustível seria fazer o seu "consumo vigiado" com o motor acionado em "Idle". Claro, este procedimento contou com a presença a postos dos plantonistas dos Bombeiros, devidamente equipados para intervenção imediata em caso de necessidade.

Sob minha responsabilidade, no sentido de evitar que aquele combustível se alastrasse para as demais dependências do aeródromo e aeronaves, decisão apoiada pelos bombeiros, sem qualquer auxílio do administrador do aeródromo, procedi com o que julguei melhor e com o risco gerenciado para aquela situação.

Vale ressaltar que a aeronave ficou no máximo 15 minutos com a turbina direita acionada "idle", até que o vazamento passou do status "moderado para pouco" para "gotejamento". Com o gotejamento, foi possível que apenas mais um recipiente fosse satisfatório até o dia seguinte, dia da chegada do mecânico que havia sido informado do ocorrido e estava a caminho.

Esses foram os acontecimentos do dia, passo-a-passo.

Reitero que tentamos ao máximo evitar a continuidade do derramamento de combustível.

Os tambores com querosene foram recolhidos pelas bombeiros.

Na fase de gotejamento houve a contenção com um tambor e mantas de proteção cedidas pelos bombeiros.

O acionamento foi realizado em área aberta, com supervisão dos bombeiros, com minha supervisão e com um funcionário da INFRAERO tomando nota de todo o ocorrido (Talvez esse o motivo de processo administrativo na ANAC).

No dia seguinte, junto com um MMA homologado na aeronave, foi visto que o vazamento por gotejamento tinha cessado.

O mecânico realizou uma inspeção visual e não encontrou nada de discrepante que poderia impedir um traslado da aeronave. Este traslado para a oficina durou 30 min. de voo, sendo um total de 01 hora de acionamento ao corte devido ao tráfego intenso no campo de marte no referido dia.

Após dar entrada na oficina foi descoberta a causa do vazamento, um rebite da asa tinha "trabalhado" e, devido a pressão do combustível na asa e pelo próprio desgaste dos anos da aeronave, rompeu e causou o vazamento. Foi confirmado não haver qualquer dano à asa, seja nas longarinas, seja nas nervuras.

O vazamento não foi proveniente de algum tipo de "choque", impacto, batida na asa.

Coloco-me a disposição para fornecer qualquer outra informação julgada necessária nessa fase de instrução processual.

Enfatizo, mais uma vez, que todas as atitudes foram tomadas em plena consciência, sendo necessárias para evitar qualquer outro dano ou prejuízo maior ao meio ambiente e a outras aeronaves.

Acredito que esse tipo de acontecimento não foi o único, nem será o último a acontecer naquele aeródromo. Será que a INFRAERO não é corresponsável ao não possuir ações para contribuir com o gerenciamento de risco desse tipo de perigo? Digo INFRAERO, pois ela é a responsável pela administração e, sobretudo, pela segurança operacional do aeroporto. Nesse contexto de responsabilidades, não se exclui o Corpo de Bombeiros e o fornecedor de combustíveis (AirBP Brasil).

Por fim, em atenção ao ofício em comento, gostaria de informar que cópias legíveis da minha CIV seguem anexas. Ademais, solicito a dilatação do prazo para envio das cadernetas ou diário de bordo com a descrição da autorização de traslado pelo mecânico.

Esta solicitação se faz necessária, pois já não me encontro na mesma base, tampouco continuo operando essa aeronave.

Se possível, estender o prazo para mais 20 dias.

Aguardo manifestação sobre esse pedido no endereço, R. das Braúnas 974. Jardim das Palmeiras, Sinop - MT CEP; 78.552-036. Providenciarei sua atualização na ANAC tão logo estabeleça

endereço fixo.

(...)

6. Consta um segundo relato do Sr. Jim Clark D'Angelo (SEI nº 0053508) em que é informado:

Sinop, 30 de Abril de 2015.

Prezados senhores Joel Maia e demais inspetores da GTPO-SP,

Conforme solicitado pelos senhores, coloquei em anexo alguns documentos que consegui ter acesso junto ao atual operador da aeronave.

Quanta à resposta da questão do parágrafo 1º do ofício 110/2015/GTPO-SP/GOAG/SPO, sobre os procedimentos adotados pela tripulação para mitigação do vazamento, posso informá-los o seguinte: A ação de contenção do vazamento e mitigação dos riscos já foi detidamente explicada na primeira resposta que enviei aos senhores na carta de 04 de fevereiro deste ano. Quanto ao voo de traslado do aeroporto do Campo de Marte (SBMT) para o aeródromo de Sorocaba (SDCO), conforme foi salientado e solicitado a presença de um MMA, para apenas confirmar algo que eu já acreditava - de que a aeronave estava em plena capacidade de realizar o voo de traslado - na qual realizei inspeção visual, que foi repetida pelo MMA o qual não possuo mais contato. Desta, não pôde ser encontrado nada que causasse risco a tripulação e pessoas ou objetos ao redor da aeronave, e que no meu gerenciamento, como comandante e autoridade máxima da aeronave, sobretudo para garantir as operações com segurança. O voo de traslado transcorreu com total segurança, como já reportado anteriormente. Salienta, ainda, informar que não foi solicitado nenhum tipo de reparo fora de base para nem uma oficina homologada, nem muito menos autorização de traslado, isso seria solicitado no caso da aeronave estar com algum item inoperante.

Como já foi informado, também, a aeronave no dia do traslado não estava com nenhum tipo de vazamento, o vazamento já tinha cessado para realização do voo, inclusive um possível "melejamento" foi limpo antes mesmo do acionamento, impossibilitando algum tipo de rastreamento do local exato do vazamento. Gostaria novamente de frisar que antes mesma de qualquer voo ser efetuado, um giro na área de "run-up" foi feito, para efeito de balanceamento de combustível.

Em resumo Senhores da GTPO-SP, todas as medidas foram tomadas com princípios e caráter metódico, tanto para efeitos ambientais, quanto para efeitos operacionais de segurança. Possuo algumas horas voadas nesse tipo de equipamento, e algumas outras em outros, enfim, não sou dono da razão mas afirmo-lhes que não criei nenhum tipo de risco para mim ou qualquer outro objeto ou pessoa no decorrer da operação. Acredito que tenha dirimido as dúvidas remanescentes. Ressalto que as decisões para aquele momento foram corretas e foram tomadas "à luz" das autoridades locais, como Bombeiros e Infraero.

Para finalizar, transcrevo parte do CBAer, que me garantem a autonomia para tomar as medidas necessárias em prol da segurança operacional e à proteção da aeronave.

"(...)

**Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.**

(...)

Art. 167. 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.

(...)

Art. 168 Durante o período de tempo previsto no artigo 167, o Comandante exerce autoridade sobre as pessoas e coisas que se encontrem a bordo da aeronave e poderá:

I - desembarcar qualquer delas, desde que comprometa a boa ordem, a disciplina, ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo;

**II - tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave e das pessoas ou bens transportados;**

III - alijar a carga ou parte dela, quando indispensável à segurança de voo (artigo 16, § 3º)."

(...)

7. Consta registro na Caderneta de Célula nº 07/PT-OSD/03, nº de série 500.0325, página 132 (SEI nº 0053516), com data de 06/06/2014 em que é informado:

(...)

Nesta data com **7557,4** Horas Totais e **8146** Pousos Totais, efetuamos os seguintes serviços na Aeronave **PT-OSD** Modelo Citation **500** S/N: **500-0325**, conforme O.S. **3163/14** Aberta em **10/03/14** e Encerrada em **06/06/14**:

1) Efetuado a "**Substituição**" de 01ea Chapa do Bordo de Ataque da Seção Central da Asa RH conforme FAA Form 8130-3 da Cessna Aircraft Company Jet de Certificado N° 4182281 datado de 08/04/2014.

Efetuada a **Remoção/Instalação** e Limpeza dos Selantes, estando os mesmos OK.

(...)

8. No Memorando 153/2015/GTAR-SP/GAEM/GGAC/SAR (SEI n° 0053521) é informado:

(...)

1. Restituo a V. Sa. o documento da referência 01 e informo que foi realizado análise e emissão de parecer relativo à Ocorrência com a aeronave PT-OSD no Aeroporto Campo de Marte em 07 de março de 2014, sendo de parecer **desfavorável** a operação da aeronave no dia seguinte para Sorocaba acordo documentação do fabricante da aeronave e Regulamentos vigentes.

(...)

9. Na página 1 da Nota Técnica n° 254/2015/GTAR-SP/GAEM/GGAC/SAR (SEI n° 0053521) é informado:

Nota Técnica n° 254/2015/GTAR-SP/GAEM/GGAC/SAR

(...)

Assunto: Solicitação de parecer em ocorrência com a aeronave PT-OSD no aeroporto Campo de Marte.

(...)

#### 1. ANEXOS

- a. Processo prot. 00065.070071/2014-29;
- b. AFM do Cessna 500 Sec- III pág- 3-17.1;
- c. AMM do Cessna 500 Cap. 28-10-00 pág. 2 e 3.

#### 2. ANÁLISE

Após apresentação e análise do Anexo 'a' foi coletado as seguintes informações pertinentes a aeronave:

- (a) No Anexo (b), Exterior Inspection é solicitado no uma atenção especial nos danos e nos vazamentos;
- (b) No Anexo (c) página N°2, a classificação do vazamento era do tipo D (mais do que 4 pingos por minuto) conforme relato do processo;
- (c) Continuando no Anexo(c) no parágrafo B o CAUTION e item(2) indicam que vazamentos por componentes ou falha estrutural (falta de dois rebites), deve o reparo ser feito antes do próximo voo;
- (d) Na página 3 do mesmo anexo indica mais uma vez a necessidade de reparo antes do próximo voo devido a área do vazamento ser próxima do *deice boots* (foi removido o *boot* para ganhar acesso aos rebites);
- (e) Não foi apresentado no processo o registro da liberação para o voo, pela manutenção após a inspeção efetuada na aeronave acordo AMM (nem tem o contato ou referência do MMA nos relatos);
- (f) O anexo(c) não prevê operação segura de voo para classificação e local desse evento.

10. Junto à Nota Técnica n° 254/2015/GTAR-SP/GAEM/GGAC/SAR constam páginas do manual de voo e manual de manutenção da aeronave que embasaram a análise realizada.

11. Na Nota Técnica n° 48/2016/GTPO-SP/GOAG/SPO (SEI n° 0053533) é informado:

Nota Técnica 48/2016/GTPO-SP/GOAG/SPO

São Paulo, 12 de setembro de 2016

**Assunto:** Apuração de denúncia oferecida à GTPO-SP pelo Chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos - CENIPA, referente a possível procedimento irregular executado por comandante de aeronave no aeroporto Campo de Marte frente a vazamento de combustível, colocando a operação e outros em risco.

(...)

### **1. Objetivo**

O presente instrumento objetivo discorrer sobre a denúncia encaminhada À GTPO-SP referente ao procedimento de contenção de vazamento de combustível adotado pelo piloto Jim Clark D'Angelo Macedo Araújo, no aeroporto Campo de Marte, quando em comando da aeronave marcas PT-OSD, modelo Cessna C500, em 07/03/2014.

### **2. Fatos**

Segundo o ofício 95/SECR/1167 enviado à ANAC pelo Brigadeiro do Ar Dilton Jose Schuck, chefe do CENIPA, em 07/03/2014 o Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos IV (SERIPA IV) foi acionado pela Infraero do Aeroporto Campo de Marte para informar sobre um vazamento de combustível no bordo de ataque da asa esquerda da aeronave de marcas PT-OSD.

De acordo com o relato, havia grande quantidade de escape de querosene pelo local do vazamento e que, como medida de contenção, o comandante da aeronave, identificado como o aeronauta Jim Clark D'Angelo Macedo Araújo, acionou os motores no sentido de consumir o combustível para minimizar o vazamento.

A equipe de ação inicial do SERIPA IV se comprometeu a comparecer no local do incidente junto com o referido tripulante, que ficou de acionar o serviço de manutenção para averiguar o dano.

Após verificar que o piloto não havia notificado tal ocorrência no sistema do SERIPA, conforme havia solicitado a equipe de ação inicial daquele órgão, nos dias 08 e 09/03/2014 foram tentados diversos contatos com o comandante, porém, sem sucesso.

No dia 10/03/2014, ao chegar no aeroporto Campo de Marte pela manhã, a equipe do SERIPA verificou junto ao hangar da Vortex (onde a aeronave havia ficado) que a aeronave PT-OSD havia decolado no dia 08/03/2014, sábado, às 15:47h para Sorocaba, sendo tal decolagem à revelia do SERIPA IV.

Importante relatar que foram coletados cerca de 200 litros de querosene, em dois recipientes, além da utilização de uma manta no solo, para contenção de contaminação, que demonstra que o vazamento ocorrido foi considerável.

### **3. Análise**

Após o recebimento da denúncia encaminhada à ANAC por meio do ofício 95/SECR/1167, constante das fls. 02 e 03 do processo 00066.070071/2014-29, foi solicitado, pela GTPO - SP, que o piloto Jim Clark D'Angelo Macedo Araújo, CANAC 132072, enviasse cópias legíveis de sua Caderneta Individual de Voo, e que o operador, Aloysio Resende Rosseti, enviasse cópias das páginas da diário de bordo da aeronave referente aos dias 01 a 15 de março de 2014.

A documentação enviada demonstra que a aeronave realmente decolou do aeroporto Campo de Marte com destino a Sorocaba, porém a data não aparece na cópia enviada. O registro de serviço de manutenção realizado pela empresa Conal também confirma que havia um vazamento no bordo de ataque da asa direita, também como consta na referido ofício.

Em resposta ao ofício 053/GTPO-SP/GOAG/SPO, o piloto Jim Clark alega que o vazamento era de moderado a pouco, entretanto, afirma que a quantidade de tambores disponibilizados pelo hangar Vortex (ao qual havia solicitado ajuda para conter o vazamento) não foi suficiente. Por causa disso, resolveu, então, acionar o motor para a realização de um "consumo vigiado".

Quanto ao vazamento ser considerado de "moderado a pouco", conforme relatado pelos bombeiros às fls. 03, a quantidade recolhida, de combustível foi de 200 litros recolhidos em dois recipientes. Se considerarmos que a capacidade de cada asa é algo em torno de 430 litros (conforme informações retiradas do site do fabricante), esse valor significa a metade de um tanque, demonstrando que o vazamento era considerável e perigoso.

Para a conferência das datas faltantes nas primeiras cópias de diário de bordo enviadas, foi solicitado, também no ofício 053/GTPO-SP/GOAG/SPO, que o piloto Jim Clark Enviasse cópias onde pudessem ser verificadas as datas dos voos, entretanto, o diário apresentado possui

preenchimento não condizente com às datas declaradas na denúncia, bem como na CIV do piloto e nos movimentos registrados no DCERTA.

Ademais, no intuito de confirmar se havia fundamento técnico no procedimento adotado pelo piloto para a contenção do vazamento (acionar o motor para que consumisse o combustível), foi realizada consulta ao setor de aeronavegabilidade de São Paulo, por meio do memorando 102/20152/GTPO-SP/GOAG/SPO. Em resposta, o parecer da área foi desfavorável, visto que tal procedimento não consta no manual de manutenção e operação da aeronave. Segundo o manual, a aeronave não poderia ter decolado com aquete tipo de vazamento.

Além da decolagem ter sido balizada contrariando o procedimento previsto em manual, o piloto decolou sem que a equipe de ação inicial do SERIPA IV tivesse liberado a aeronave, contrariando o disposto nos itens 5.1.6, 5.3.1 e 5.4.1 da NSCA 3-13.

(...)

#### **4. Conclusão**

Analisando as dados constantes da denúncia juntamente com os argumentos apresentados pelo piloto e tendo os pareceres de aeronavegabilidade e habilitação corroborando os fatos denunciados pelo CENIPA, conclui-se que:

a) O piloto Jim Clark D'Angelo Macedo Araújo decolou com a aeronave PT-OSD em condição não aeronavegável. Tal atitude caracteriza operação negligente, uma vez que o manual de manutenção da aeronave prevê que em casos de vazamento de combustível por falha estrutural ou componentes devem ser reparadas antes de voar. Para tanto, deverão ser emitidos autos de infração por operar aeronave em condição não aeronavegável, capitulado no art. 302, inciso II, alínea "n" do código brasileiro de aeronáutica, combinado com o item 91.7 (a) e (b) do RBHA 91, e por operação negligente, capitulado no art. 302, inciso II, alínea "n", combinado com o item 91.13 do RBHA 91;

b) Houve preenchimento inexato da data de decolagem do Campo de Marte para o aeroporto de Sorocaba, tendo sido preenchida a data de 03 de março de 2014, sendo que a data correta é 08 de março de 2014. Para tanto deverá ser emitido auto de infração capitulado no art. 302, inciso II, alínea "a" do código brasileiro de aeronáutica, combinado com o item 17 da IAC 3151;

(...)

### **DEFESA**

12. Consta Aviso de Recebimento (AR) (SEI nº 0153300) referente à entrega do AI nº 005002/2016 em 13/10/2016. Em Despacho (SEI nº 0195048) é certificado que o Sr. Jim Clark D'Ângelo Macedo Araújo – CANAC: 132072, apesar de ter tomado ciência do Auto de Infração nº 005002/2016, emitido em 29/09/2016, com data de ciência em 13/10/2016, de acordo com Aviso de Recebimento dos Correios (AR) nº JO 94100742 2 BR, não apresentou defesa no prazo de 20 (vinte) dias.

### **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

13. O setor competente de primeira instância, em decisão motivada de 16/10/2017 (SEI nº 1072655 e SEI nº 1134552) considerou que restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 302, inciso II, alínea "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica. Aplicou a multa no patamar mínimo, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), com espeque no Anexo I, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

### **RECURSO**



14. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 08/11/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1273038), tendo apresentado recurso (SEI nº 1306423), que foi recebido em 30/11/2017.

15. No recurso alega que a decisão, ao julgar pela aplicação da penalidade de multa, deixou de expor os argumentos que levaram ao convencimento para a aferição e efetivação da multa, inclusive questões de caráter técnico.

16. Em relação à defesa informa que apesar de seu endereço já estar atualizado no sistema antes do envio da 1ª notificação, esta foi enviada para seu antigo endereço, o que fez com que o recebimento fosse prejudicado impedindo que a defesa fosse efetuada dentro do prazo, pois não mais residia naquele endereço e o sistema ignorou não se sabe por qual motivo a atualização, pois alega que a documentação deveria ter sido enviada para o último endereço informado, como foi feito na ocasião de notificação da decisão, portanto considera que o recorrente foi privado de apresentar sua defesa em tempo hábil por motivos alheios à sua vontade.

17. Com relação aos fatos argumenta que neste modelo de aeronave, quando os tanques estão com sua capacidade máxima, em decorrência da exposição ao sol, aumentando assim a temperatura e conseqüentemente o gás interno, por se tratar de combustível inflamável, para aliviar a pressão interna, a aeronave tem um sistema de segurança que libera o excesso de combustível normalizando a pressão e o sistema. Comunica que na ocasião, foi justamente o que ocorreu, o próprio sistema da aeronave liberou uma pequena parte do combustível que estava em excesso, sendo que parte desse combustível escorreu pela asa, provavelmente em decorrência do vento, onde foi observado e interpretado de forma inadequada como um vazamento. Acrescenta que ao ser informado sobre o ocorrido, o piloto responsável identificou a questão e informou que não se tratava de um problema, mas sim de um simples evento do próprio sistema da aeronave. Afirma que após uma averiguação em toda a aeronave, constatou que de fato não havia nenhum problema e só então prosseguia com a aeronave para o seu destino Sorocaba. Alega que as partes presentes não possuíam conhecimento técnico, que nem sequer foi efetuado qualquer averiguação mais aprofundada por parte do pessoal de pista para chegar à conclusão de que de fato era um vazamento, que tiraram conclusão precipitada por falta de conhecimento do equipamento.

18. Conclui que não há que se falar em infração, visto que em nenhum momento as normas foram desrespeitadas. Reitera o pedido de reconsideração, visto que informa que o piloto respeitou todas as normas de segurança, realizando a operação de forma segura e dentro dos padrões.

19. Alega que em nenhum momento houve a intenção de desrespeitar as normas de tráfego aéreo, privando sempre pela segurança de voo, motivos que levaram o recorrente a buscar a reforma da Decisão, eis que as medidas adotadas, bem como a aplicação de multa não condizem com a realidade dos fatos, conforme todo o exposto acima e argumentos já apresentados na defesa.

20. Aguarda o conhecimento e provimento do recurso, para que seja reformada a decisão, julgando insubsistente o Auto de Infração nº 005002/2016, com a conseqüente desconstituição da multa aplicada

## **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

21. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 1071677).

22. Página do SACI referente ao aeronavegante JIM CLARK D ANGELO MACEDO ARAUJO (SEI nº 1159349).

23. Extrato do SIGEC (SEI nº 1159359).

24. Notificação de Decisão - PAS Nº 1976(SEI)/2017/CCPI/SPO-ANAC (SEI nº 1159370).

25. Despacho para encaminhamento de processos (SEI nº 1310476).

26. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 1318366).

27. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 1893635).

28. É o relatório.

## **DILIGÊNCIA**

### **29. Da assinatura do Auto de Infração nº 005002/2016**

29.1. O Auto de Infração nº 005002/2016, que consta do arquivo SEI nº 0053322, não está assinado pelo autuante. É possível observar que em relação ao referido arquivo, no SEI consta que o mesmo foi autenticado, assim cabe observar a que se referem as definições de assinatura eletrônica e autenticidade do documento apresentadas no *link* <https://softwarepublico.gov.br/social/sei/manuais/manual-do-protocolo-e-arquivo/glossario> a respeito do SEI (Sistema Eletrônico de Informações), conforme apresentado a seguir:

(...)

**ASSINATURA ELETRÔNICA:** Registro realizado eletronicamente, por usuário identificado de modo inequívoco, de uso pessoal e intransferível, com vistas a firmar determinado documento com sua assinatura.

(...)

**AUTENTICIDADE:** qualidade de um documento ser exatamente aquele que foi produzido, não tendo sofrido alteração, ter sido corrompido ou adulteração, sendo composta por:

a) Identidade: conjunto dos atributos de um documento arquivístico que o caracteriza como único e o diferencia de outros documentos arquivísticos (ex.: data, autor, destinatário, assunto, número identificador, número de protocolo); e

b) Integridade: capacidade de um documento arquivístico transmitir exatamente a mensagem que levou à sua produção (sem sofrer alterações de forma e conteúdo) de maneira a atingir seus objetivos.

(...)

29.2. Analisando a definição a que se refere a conferência da autenticidade de um documento, conclui-se que a mesma não substitui a assinatura do documento. Desta forma, não foi identificada nos autos via do AI nº 005002/2016 em que conste a assinatura do autuante, visto que a autenticação do mesmo não configura a assinatura do documento.

29.3. Diante do exposto, cabe observar o estabelecido na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época da lavratura do Auto de Infração, a respeito da assinatura do AI, conforme apresentado a seguir:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 6º O AI será lavrado em duas vias, sendo a original destinada à instrução do processo e a segunda a ser entregue ao autuado.

(...)

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

(...)

V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;

(...)

29.4. Cumpre, ainda, destacar o que era previsto na Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008 a respeito da assinatura do autuante no AI:

IN ANAC nº 08/2008

Art. 6º O auto de infração conterá os seguintes elementos:

(...)

VIII - identificação do autuante, com o cargo, número de matrícula e assinatura.

29.5. Verifica-se que tanto pela Resolução ANAC nº 25/2008, assim como pela IN ANAC nº

08/2008, era requerida a assinatura do autuante no Auto de Infração. Desta forma, é necessário que seja esclarecido se o Auto de Infração nº 005002/2016 foi assinado pelo autuante, se a via encaminhada ao interessado foi assinada e que, caso possível, seja juntada ao processo via assinada do Auto de Infração.

**30. Endereço em que o interessado foi notificado do Auto de Infração nº 005002/2016**

30.1. No arquivo SEI nº 0053436 consta extrato da página do SACI referente ao aeronavegante Jim Clark D Angelo Macedo Araujo, obtido em 23/01/2015, em que é informado endereço do interessado na Avenida Doutor Lino de Moraes Leme, em São Paulo-SP.

30.2. O AR (SEI nº 0153300) referente ao envio do AI nº 005002/2016 para o interessado demonstra a entrega do documento em tal endereço em 13/10/2016.

30.3. O interessado não apresenta defesa com relação ao Auto de Infração.

30.4. Após a decisão de primeira instância foi juntado ao processo outro extrato da página do SACI referente ao aeronavegante Jim Clark D Angelo Macedo Araujo (SEI nº 1159349), obtido em 17/10/2017, em que consta o mesmo endereço informado anteriormente, porém no campo "Complemento" consta a informação "ENDEREÇO ATUAL - BR 163 KM 365 - CAIXA POSTAL 36".

30.5. Após ser notificado da decisão de primeira instância no endereço BR 163 KM 365 - Nº 266 - CAIXA POSTAL 36 - VILA PAULISTA SÃO PAULO - SP, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1273038), o interessado apresentou recurso.

30.6. Em seu recurso o interessado informa que apesar de seu endereço já estar atualizado no sistema antes do envio da 1ª notificação, esta foi enviada para seu antigo endereço, o que fez com que o recebimento fosse prejudicado impedindo que a defesa fosse efetuada dentro do prazo, pois não mais residia naquele endereço e o sistema ignorou não se sabe por qual motivo a atualização, pois alega que a documentação deveria ter sido enviada para o último endereço informado, como foi feito na ocasião de notificação da decisão, portanto considera que foi privado de apresentar sua defesa em tempo hábil por motivos alheios à sua vontade.

30.7. Analisando os dois extratos da página do SACI referente ao aeronavegante Jim Clark D Angelo Macedo Araujo (SEI nº 0053436 e SEI nº 1159349) é possível verificar que posteriormente foi cadastrado outro endereço para o interessado. Considerando que o primeiro extrato do SACI citado (SEI nº 0053436) foi obtido mais de um ano antes da notificação do Auto de Infração, período no qual poderia ter ocorrido a alegada alteração de endereço do interessado, é necessário que seja informado pelo setor responsável pelo cadastro do endereço do tripulante no SACI quando o interessado solicitou a alteração do seu endereço e quando foi efetuada a mudança do endereço do mesmo no sistema.

31. Assim, diante da incerteza dos fatos e buscando obter a justiça na decisão administrativa, e buscando preservar os direitos do interessado, no que tange à preservação dos princípios da ampla defesa e do contraditório, sugiro converter o presente processo em diligência, para que possa ser solicitado à CCPI/SPO - que os seguintes quesitos sejam respondidos:

1. \_O Auto de Infração nº 005002/2016 foi assinado pelo autuante?
2. A via do Auto de Infração nº 005002/2016 encaminhada ao interessado foi assinada?
3. Requer-se que seja juntada aos autos via assinada do Auto de Infração nº 005002/2016.
4. Quando o interessado solicitou à ANAC que fosse realizada a alteração de endereço em seu cadastro da Avenida Doutor Lino de Moraes Leme, em São Paulo-SP para BR 163 KM 365 - CAIXA POSTAL 36? Quando foi realizada no sistema tal alteração de endereço?
5. Na data em que o interessado foi notificado do AI nº 005002/2016 (13/10/2016) qual o endereço cadastrado para o mesmo no sistema da ANAC?

## **CONCLUSÃO**

32. Diante do exposto, sugiro **CONVERTER EM DILIGÊNCIA** o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, para que sejam encaminhados à CCPI/SPO, de forma que sejam analisados os documentos acostados ao processo e demais documentos mencionados nesta diligência, bem como para sejam prestadas as informações solicitadas e pertinentes, devendo retornar, com urgência, no menor prazo de tempo possível, para análise e futura decisão.

33. Importante, ainda, observar o caput do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

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

35. **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 29/11/2019, às 13:37, 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 **3760938** e o código CRC **845CBA28**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1567/2019**

PROCESSO Nº 00066.502103/2016-11

INTERESSADO: Jim Clark D' Angelo Macedo Araújo

Brasília, 26 de novembro de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por Jim Clark D' Angelo Macedo Araújo, CPF 01423512456, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 16/10/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 005002/2016, pela prática de operar aeronave sem que ela esteja em condições aeronavegáveis. A infração foi capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 91.7 do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91.

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 1405/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3760938], 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:**

- CONVERTER EM DILIGÊNCIA o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, para que sejam encaminhados à CCPI/SPO, de forma que sejam analisados os documentos acostados ao processo e demais documentos mencionados nesta diligência, bem como que os seguintes quesitos sejam respondidos:

1. O Auto de Infração nº 005002/2016 foi assinado pelo autuante?
2. A via do Auto de Infração nº 005002/2016 encaminhada ao interessado foi assinada?
3. Requer-se que seja juntada aos autos via assinada do Auto de Infração nº 005002/2016.
4. Quando o interessado solicitou à ANAC que fosse realizada a alteração de endereço em seu cadastro da Avenida Doutor Lino de Moraes Leme, em São Paulo-SP para BR 163 KM 365 - CAIXA POSTAL 36? Quando foi realizada no sistema tal alteração de endereço?
5. Na data em que o interessado foi notificado do AI nº 005002/2016 (13/10/2016) qual o endereço cadastrado para o mesmo no sistema da ANAC?

5. Importante, ainda, observar o caput do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 17/12/2019, às 18:55, 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 **3764126** e o código CRC **B3B47607**.