



PARECER N° 1290/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.060154/2015-91
INTERESSADO: GILSON JERÔNIMO DA SILVA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

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

Crédito de Multa n°: 663605185

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

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

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Notificado acerca da lavratura do Auto de Infração, o interessado protocolou defesa nesta Agência em 08/07/2015 (fls. 59/62).

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

104.000,00 é totalmente desproporcional e que com um salário médio de mecânico no valor de R\$ 2.900,00 não poderá arcar com o seu sustento e de sua família.

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

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

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

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

23. É o relatório.

PRELIMINARES

24. ***Regularidade processual***

25. Embora não conste nos autos documento que comprove de forma inequívoca a notificação do interessado acerca da lavratura do Auto de Infração e acerca da decisão de primeira instância, nas duas situações o interessado compareceu aos autos, tendo protocolado sua defesa nesta Agência em 08/07/2015 (fls. 59/62) e seu recurso em 23/04/2018 (SEI 1749145).

26. Assim, com base no § 5º do art. 26 da Lei nº 9.784/1999, aponta-se a regularidade processual do presente processo, o qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, os princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa.

MÉRITO

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

28. Diante das irregularidades do processo administrativo em tela, a autuação foi capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 43.5(a) do RBHA 43.

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

CBA

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

(...)

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

(...)

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

(...)

30. Já o RBHA 43, que tratava de "MANUTENÇÃO, MANUTENÇÃO PREVENTIVA, RECONDICIONAMENTO, MODIFICAÇÕES E REPAROS", apresentava à época dos fatos a seguinte redação em seu item 43.5:

RBHA 43 (...)

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

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

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

(grifos nossos)

31. Da fundamentação acima exposta, verifica-se que o item 43.5 do RBHA 43 faz referência aos itens 43.9 e 43.11 do mesmo normativo, que à época apresentavam a seguinte redação:

RBAC 135 (...)

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

(a) Anotações no registro de manutenção. Exceto como previsto nos parágrafos (b) e (c) desta seção, cada pessoa que mantenha, execute manutenção preventiva, recondicione, modifique ou repare uma aeronave, célula, motor, hélice, rotor, equipamento ou parte dos mesmos deve fazer uma anotação no registro de manutenção desse equipamento com o seguinte conteúdo:

(1) Uma descrição (ou referência a dados aceitáveis pela autoridade competente) do trabalho executado.

(2) A data de início e término do trabalho.

(3) O nome da pessoa que executou o trabalho, se outra que não a especificada em (a) (4) desta seção.

(4) Se o trabalho realizado na aeronave, célula, motor, hélice, rotor, equipamento ou parte componente dos mesmos foi satisfatoriamente completado, a assinatura, número e tipo de licença da pessoa que o aprovou. A assinatura constitui aprovação para o retorno ao serviço apenas quanto ao trabalho realizado. Adicionalmente à anotação requerida por este parágrafo, no caso de grandes reparos ou grandes modificações, a pessoa que executou tais trabalhos deve preencher um formulário na forma e maneira estabelecida pelo apêndice B deste regulamento.

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

(c) Esta seção não se aplica a pessoas executando inspeções de acordo com o RBHA 91 ou com os parágrafos 135.411 (a) (1) ou 135.419 do RBHA 135.

(sem grifos no original)

43.11 - CONTEÚDO E FORMA DE REGISTROS DE INSPEÇÕES CONDUZIDAS CONFORME O RBHA 91 OU COM OS PARÁGRAFOS 135.411(a)(1) OU 135.419 DO RBHA 135

(a) Anotação nos registros de manutenção. Uma pessoa aprovando ou desaprovando o retorno ao serviço de uma aeronave, célula, motor, hélice, rotor, equipamento ou parte componente dos mesmos, após qualquer inspeção realizada conforme o RBHA 91 ou 135 (135.411(a)(1) ou 135.419), deve anotar nos registros de manutenção do equipamento envolvido as seguintes informações:

(1) Tipo de inspeção realizada e extensão da mesma;

(2) Data da inspeção e horas totais da aeronave, explicitando as marcas de nacionalidade e matrícula da mesma no registro;

(3) A assinatura, o tipo e número de certificado possuído pela pessoa aprovando ou desaprovando o retorno ao serviço da aeronave, célula, motor, hélice, rotor, equipamento ou parte componente dos mesmos.

(4) Exceto no caso de inspeção progressiva, se a aeronave foi considerada aeronavegável e aprovada para retorno ao serviço, uma declaração equivalente a: "Certifico que a aeronave (identificação) foi inspecionada de acordo com a inspeção (tipo da mesma) e foi verificado estar em condições aeronavegáveis";

(5) Exceto no caso de inspeção progressiva, se a aeronave não foi aprovada para retorno

ao serviço por precisar de outros serviços ou não atender especificações aplicáveis, diretrizes de aeronavegabilidade ou outros requisitos requeridos, uma declaração equivalente a: "certifico que a aeronave (identificação) foi inspecionada de acordo com a inspeção (tipo da mesma) e uma lista de discrepâncias e itens não aeronavegáveis foi entregue ao proprietário (ou operador) da mesma".

(6) Para inspeções progressivas, uma declaração equivalente a: "certifico que, conforme um programa de inspeções progressivas, uma inspeção de rotina do (especificar se aeronave ou componente) e uma inspeção detalhada do (identificar componente) foram executadas e a (aeronave ou componente) foi aprovada (ou desaprovada) para retorno ao serviço. Se houver desaprovação, continuar: "e uma lista de discrepâncias e itens não aeronavegáveis foi entregue ao proprietário (ou operador) da mesma"; e

(7) Se a inspeção foi conduzida conforme um programa de inspeções aprovado segundo o regulamento 91 ou o parágrafo 135.411 (a) (1) do RBHA 135, a anotação deve identificar o programa aprovado, qual a parte do programa foi executada e uma declaração de que a inspeção foi realizada de acordo com as instruções e procedimentos do particular programa.

(b) [Lista de discrepâncias. Se uma pessoa executando uma inspeção requerida pelo RBHA 91 ou 135 (135.411(a)(1) considerar que a aeronave não está aeronavegável ou não cumpre itens de homologação de tipo, de diretrizes de aeronavegabilidade ou de outros requisitos necessários à aeronavegabilidade, a pessoa deve fornecer ao proprietário ou operador da aeronave uma lista, assinada e datada, contendo tais discrepâncias. Para os itens permitidos ficarem inoperantes, segundo o RBHA 91.213(d)(2), tal pessoa deverá instalar um placar, que cumpra com a regulamentação de certificação de aeronave, em cada instrumento inoperante e nos controles na cabine de comando de cada um dos equipamentos inoperantes, marcando-o "INOPERANTE", devendo adicionar tais itens à lista de discrepâncias fornecida ao operador ou proprietário da aeronave.] (grifos no original)

32. Considerando-se o disposto no *caput* dos itens 43.9 e 43.11 do RBHA 43, verifica-se a necessidade de se analisar a aplicabilidade dos itens 135.411 e 135.419 do RBAC 135, conforme vigoravam à época dos fatos, a fim de se definir qual deles (43.9 ou 43.11) é aplicável ao caso em tela, sendo suficiente para a análise o item 135.411, que dispõe:

RBAC 135 (...)

135.411 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece regras adicionais àquelas contidas em outros regulamentos sobre manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos, aplicáveis aos detentores de certificado, como se segue:

(1) aeronaves cujo tipo foi certificado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de piloto, com 9 assentos ou menos, devem ser mantidas segundo os RBHAs 91 e 43, ou segundo os RBACs que venham a substituí-los, e de acordo com as seções 135.412, 135.415, 135.417 e 135.421. **Pode ser usado um programa de inspeções aprovado de acordo com a seção 135.419;** e

(2) aeronaves cujo tipo foi certificado com uma configuração para passageiros, excluindo qualquer assento de pilotos, com 10 assentos ou mais, devem ser mantidas conforme um programa de manutenção de acordo com as seções 135.412, 135.415, 135.417 e 135.423 a 135.443.

(b) Um detentor de certificado, a menos que lhe seja exigido outro procedimento, pode optar por manter suas aeronaves segundo o parágrafo (a)(2) desta seção.

(c) Aeronave monomotora usada em operações IFR para transporte de passageiros deve também ser mantida de acordo com os parágrafos 135.421(c), (d) e (e).

(d) O detentor de um certificado que decide operar em conformidade com a seção 135.364 deve manter suas aeronaves no parágrafo (a)(2) desta seção e os requisitos adicionais do apêndice G desse regulamento.

(...)

(sem grifos no original)

33. Assim, considerando-se que a NOAR - empresa certificada pelo RBAC 135 para a qual o autuado trabalhava - operava aeronaves com mais de 10 assentos para passageiros (como é o caso da aeronave PR-NOA), a mesma não se enquadrava no 135.411(a)(1) do RBAC 135, e sim no item

135.411(a)(2); com isso, observa-se que o item 135.419 também não se aplica ao caso em tela, vez que é referenciado pelo item 135.411(a)(1).

34. Sendo o item 135.411(a)(2) aplicável ao operador da aeronave PR-NOA, verifica-se que dentre os itens 43.9 e 43.11 do RBHA, aplica-se ao caso em tela o item 43.9, que dispõe em seu item "b" que *"cada empresa aérea, operando conforme especificações operativas emitidas segundo os RBHA 121 e 135 que requeiram um programa de aeronavegabilidade continuada, deve fazer as anotações de manutenção, manutenção preventiva, recondicionamento, modificações e reparos em aeronaves, células, motores, hélices, rotores, equipamentos ou parte componente dos mesmos de acordo com as provisões aplicáveis dos referidos regulamentos"*.

35. Neste ponto, cumpre verificar o que estava previsto à época no RBAC 135 quanto às irregularidades narradas no Auto de Infração. Observa-se que o item 135.65 do RBAC 135, disposto abaixo, aplica-se ao caso em tela, em especial em seu subitem (c)(2):

RBAC 135 (...)

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

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

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

(c) No que diz respeito à aeronave:

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

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

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

(sem grifos no original)

36. Tendo em vista que o Auto de Infração faz referência apenas à legislação infralegal materializada no item 43.5 do RBHA 43, e levando-se em conta que em decorrência dele aplica-se ao caso em tela o item 43.9(b) do RBHA 43, que por sua vez se refere ao cumprimento com os as provisões aplicáveis do RBAC 135, e que seu item 135.65(c)(2) é adequado para enquadrar o caso em tela, entende-se que o Auto de Infração pode ter seu enquadramento complementado.

37. Assim, entende-se que existe congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração e a decisão de primeira instância administrativa, que decide corretamente os fatos. No entanto, considera-se que o enquadramento pode ser complementado, ficando o Auto de Infração capitulado na **alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 43.5(a) e 43.9(b) do RBHA 43, c/c item 135.65(c)(2) do RBAC 135**, o que torna necessária a convalidação do enquadramento do Auto de Infração, com base no § 1º do art. 19 da Resolução Anac nº 472/2018, que dispõe o seguinte:

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.

(...)

38. Sendo assim, em cumprimento com o disposto no parágrafo primeiro do art. 19 da Resolução Anac nº 472/2018, deve-se observar o prazo de 10 (dez) dias para que o Interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à convalidação.

39. **Desta forma, deixo de analisar o mérito, e antes de decidir o feito, é preciso ainda realizar algumas considerações relacionadas à dosimetria aplicada pela primeira instância de julgamento.**

40. Deve-se verificar a possibilidade de correção da dosimetria das multas aplicadas como sanção administrativa aos atos infracionais imputados. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração.

41. Cumpre mencionar que, em 04/12/2018, entrou em vigor a Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Essa Resolução atualizou as providências administrativas sob competência da ANAC e revogou a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa nº 08/2008.

42. Conforme entendimento sobre a dosimetria da sanção desta ASJIN e da Procuradoria junto à ANAC, a aplicação das sanções deve se dar de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional, no entanto, os critérios de dosimetria e os procedimentos a serem observados são os dispostos na nova Resolução atualmente em vigor.

43. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25/2008 (art. 302, inciso II, alínea "n", da Tabela de Infrações do Anexo I, item "INR", em vigor à época), relativa às condutas descritas neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) no patamar mínimo, R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) no patamar intermediário e R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) no patamar máximo.

44. Em decisão de primeira instância foi considerada a ausência de circunstâncias agravantes, considerando-se o rol taxativo fincado no art. 22 na Resolução ANAC nº 25/2008. Neste ponto, deve-se observar que as circunstâncias agravantes previstas na Resolução ANAC nº 472/2018 são as mesmas que eram dispostas na revogada Resolução ANAC nº 25/2008, com exceção de uma que deixou de existir no novo normativo.

45. Analisando-se a situação em tela, dada a gravidade dos fatos, vislumbra-se que a circunstância agravante prevista atualmente no inciso IV do § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, qual seja, a *"exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo"*, possa ser aplicada no caso em tela. Conforme descrito no Relatório de Vigilância da Segurança Operacional nº 10087/2011, anexado às fls. 50/53, foi constatado pela fiscalização desta Agência que *"nenhum dos reportes da tripulação e registros de intervenção de manutenção, presentes no controle paralelo [inclui-se os tratados no presente processo], foram registrados nos Diários de Bordo da Aeronave"*, assim como foi *"verificada existência de Panes/Discrepâncias, no Controle Paralelo, sem registro de ação corretiva da manutenção, três delas relacionadas aos motores"*. Essas constatações feitas pela fiscalização demonstram como os registros de manutenção efetuados em livro não oficial ficavam à margem da fiscalização desta Agência, possibilitando que as mesmas não passassem pelo escrutínio dos fiscais durante suas ações de fiscalização e permitindo inclusive que panes não fossem devidamente corrigidas nos prazos corretos. Assim, entende-se que as irregularidades descritas no Auto de Infração levam à *"exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo"*, podendo esta circunstância agravante ser aplicada ao caso em tela quando da decisão final do processo.

46. Desta forma, no caso em tela, entendo ser cabível considerar a aplicação da agravante do inciso IV do § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, sendo possível que tal circunstância seja aplicada na decisão de segunda instância.

47. Diante do exposto, e ante a possibilidade de decorrer gravame à situação do interessado, em cumprimento com o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei 9.784/99, entende-se necessário que ele seja cientificado para que venha a formular suas alegações antes da decisão desse Órgão.

Lei nº 9.784/1999

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.

48. Deve ser observado, ainda o previsto no § 3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 44. Do julgamento do recurso poderá resultar:

(...)

§ 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.

(...)

49. Importante portanto se observar o prazo de 10 (dez) dias para que o Interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à possibilidade de decorrer gravame à situação do recorrente.

50. Desta forma, deixa-se de se analisar o mérito neste momento para sugerir-se a proposta de decisão.

CONCLUSÃO

51. Pelo exposto, sugiro a **CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 00288/2015**, complementando seu enquadramento para que fique capitulado na **alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 43.5(a) e 43.9(b) do RBHA 43, c/c item 135.65(c)(2) do RBAC 135**, com base no parágrafo primeiro do 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, a fim de que o mesmo, *querendo*, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações.

52. Sugiro também a a **NOTIFICAÇÃO DO INTERESSADO ANTE A POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME À SUA SITUAÇÃO**, com o possível agravamento de cada uma das 52 (cinquenta e duas) penas aplicadas para o valor de **R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais)**, podendo a multa alcançar o valor total de **R\$ 182.000,00 (cento e oitenta e dois mil reais)**, de forma que o mesmo, *querendo*, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no art. 64, parágrafo único, da Lei nº 9.784/99 e no art. 44, § 3º, da Resolução ANAC nº 472/2018.

53. Sendo assim, deverá ser observado o prazo total de 10 (dez) dias para que o interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à convalidação do Auto de Infração e a possibilidade de decorrer gravame à sua situação.

54. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT
SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 18/10/2019, às 11:17, 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 **3622987** e o código CRC **5CB6358F**.

Referência: Processo nº 00065.060154/2015-91

SEI nº 3622987



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1452/2019

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

Brasília, 18 de outubro de 2019.

1. Trata-se de recurso interposto por GILSON JERÔNIMO DA SILVA - CPF 321.520.004-04, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida em 16/03/2018, que aplicou ao interessado 52 (cinquenta e duas) multas no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), totalizando o valor de R\$ 104.000,00 (cento e quatro mil reais), pelo cometimento das irregularidades dispostas no Auto de Infração nº 00288/2015, pelo interessado *aprovar aeronave para retorno ao serviço sem os devidos registros de manutenção em livro previsto nos regulamentos*. O Auto de Infração foi capitulado na alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 43.5(a) do RBHA 43, e a multa aplicada ficou consubstanciada no crédito de multa registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o nº 663605185.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, § 1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na Proposta de Decisão [**Parecer nº 1290/2019/JULG ASJIN/ASJIN - SEI nº 3622987**], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

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

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

- **CONVALIDAR O AUTO DE INFRAÇÃO nº 00288/2015**, complementando seu enquadramento para que fique capitulado na **alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c itens 43.5(a) e 43.9(b) do RBHA 43, c/c item 135.65(c)(2) do RBAC 135**, com base no parágrafo primeiro do 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, a fim de que o mesmo, *querendo*, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações.
- **NOTIFICAR O INTERESSADO ANTE A POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME À SUA SITUAÇÃO**, com o possível agravamento de cada uma das 52 (cinquenta e duas) multas aplicadas para o valor de **R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais)**, podendo a multa alcançar o valor total de **R\$ 182.000,00 (cento e oitenta e dois mil reais)**, de forma que o mesmo, *querendo*, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no art. 64, parágrafo único, da Lei nº 9.784/99 e no art. 44, § 3º, da Resolução ANAC nº 472/2018.

5. Sendo assim, deverá ser observado o prazo total de 10 (dez) dias para que o interessado, *querendo*, venha a se pronunciar quanto à convalidação do Autos de Infração e a possibilidade de decorrer gravame quanto à sua situação.

6. À Secretaria.

7. Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 25/10/2019, às 16:22, 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 **3630564** e o código CRC **4063F275**.

Referência: Processo nº 00065.060154/2015-91

SEI nº 3630564