



PARECER Nº 1147/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.127078/2013-49
INTERESSADO: GILSON JORGE FREITAS VASCONCELLOS, COORDENAÇÃO DE CONTROLE E PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AINI: 10527/2013 **Data da Lavratura:** 21/08/2013

Crédito de Multa (nº SIGEC): 657.607/16-9

Infração: *Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo.*

Enquadramento: alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c os itens (a)(1) 21.197 e (a)(3) do 21.199, ambos do RBAC 21.

Proponente: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009).

INTRODUÇÃO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, por descumprimento da alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, cujo Auto de Infração nº. 10527/2013 foi lavrado, em 21/08/2013 (fl. 01), com a seguinte descrição, abaixo *in verbis*:

DATA: 03/07/2013 HORA: 12:00 LOCAL: Jacarepaguá - RJ.

Descrição da Ocorrência: *Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo.*

Histórico: Por realizar Voo de Experiência com passageiro a bordo da aeronave, descumprindo o previsto na Autorização Especial de Voo - AEV.

Capitulação: Art. 302 inciso II alínea "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

O interessado foi notificado, quanto ao referido Auto de Infração, em 05/11/2013 (fl. 08), oportunidade em que apresenta a sua defesa (fls. 09 a 18), alegando, *entre outras coisas*, conforme abaixo, *in vebis*:

Defesa do Interessado [...]

3 - DA DEFESA

Ocorre que, no dia 03/07/2013 o Comandante Autuado juntamente com a [copilota] (CANAC 125541), realizariam um voo de traslado para fins de manutenção de SBJR para SDPN, conforme AEVN nº 129/2013/DAR/SAR/UP/SÃO PAULO.

É oportuno salientar que, a aeronave à época pertencia à empresa ASAS MISSIONÁRIAS TÁXI AÉREO.

Assim, além da tripulação mínima requerida para o equipamento (02 pilotos), o **voo foi acompanhado** pelo **Gerente de Manutenção da empresa** Sr. Joselito Mesquita Thomaz (CANAC 792770), cuja função a bordo era a de identificar/analisar/reportar parâmetros técnicos a serem cumpridos durante a manutenção da aeronave em SDPN.

Contudo, por razão de falha técnica durante a decolagem de SBJR o voo não prosseguiu para seu destino (SDPN), conforme folha do Registro de voo em anexo.

Cabe aqui uma ressalva, por conhecer os minuciosos aspectos técnicos da aeronave, o Gerente de Manutenção, juntamente com a tripulação técnica, após um CRM decidiu por não prosseguir

com o voo e manter a aeronave em SBJR.

Sendo assim, a descrição da ocorrência no A/I com fundamento de transporte de passageiro, bem como, a insegurança operacional devem ser rechaçadas em sua totalidade.

[...]

Logo, a definição dada pelo Agente Autuante ao Gerente de Manutenção é errônea, pois no caso em tela o Gerente de Manutenção não era um tomador de serviço e sim um funcionário técnico exercendo função a bordo da aeronave.

Destarte, os documentos anexados na presente defesa, tais como: Declaração do Gerente de Manutenção, Declaração da Copiloto, Cópia da folha do Registro da AEVN, Cópia folha Manual de Operação da empresa, todos comprovam que, não só o Comandante Autuado tinha autoridade para autorizar o transporte do Gerente de Manutenção da empresa, como, o procedimento transporte do profissional é através MPR-100 - revisão 4 — item 10.4.5 — alínea “g”.

[...]

(g) Não é permitido o transporte de passageiro em uma aeronave com restrição de aeronavegabilidade. **SOMENTE poderão ser transportados profissionais da área de manutenção da empresa responsável pelo voo, em número compatível com as avaliações técnicas necessárias à segurança do voo a ser realizado. (grifos no original)** [...]

Assim, constata-se que Superintendência de Segurança Operacional autuou sem que houvesse investigação dos fatos, o que caracteriza como ação arbitrária e ilegal do Agente Público, pois viola os Princípios da Legalidade e da Eficiência, que são regras basilar da Administração Pública prevista no 37 da Constituição Federal.

[...]

Se o Inspac identificou que a terceira pessoa a bordo da aeronave era um passageiro, onde se encontra a identificação desse passageiro? (grifos no original)

[...]

[o] agente autuante lavrou o AI como se fosse **Voo de Experiência**, o que mostra cuidado na busca de informações verídicas do caso.” [...]

O setor competente, em decisão motivada, datada de 12/08/2016 (fls. 31 a 34), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, aplicando, considerando ausência de condição atenuante (incisos do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08) e a presença de agravante (inciso IV do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08), ao final, multa no *patamar máximo* previsto na norma, no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

No presente processo, verifica-se notificação de decisão, datada de 29/09/2016 (SEI! 0053145), a qual foi recebida pelo interessado, em 06/10/2016 (SEI! 0098193).

O interessado apresenta o seu recurso, em 17/10/2016 (SEI! 0103181), alegando que: (i) reporta-se aos argumentos de defesa (fls. 09 a 18); (ii) "[...] a despeito de a IAC 3151 estabelecer os requisitos objetivos no que se refere ao correto preenchimento do Diário de Bordo, fato é que a referida IAC é omissa no que se refere a eventuais erros de preenchimento"; (iii) "[...] [ratifica] o entendimento plasmado na alínea "g" da Seção 10.4.5 do MPR100, Revisão 4, no que se refere ao procedimento de transporte de profissional da área de manutenção nos casos requeridos pela boa prática segura de Manutenção, fato é que o próprio texto de praxe constante do Campo VIII da AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE VOO / OU AUTORIZAÇÃO DE VOO DE EXPERIÊNCIA é firme no sentido de que a mesma é firmada "em conformidade com os requisitos técnicos aplicáveis, com os termos da requisição correspondente dentro das limitações previstas nos manuais técnicos e operacionais e de acordo com a regulamentação em vigor"; (iv) "[...] considerando o erro de preenchimento no Diário de Bordo, bem como considerando o fato de que a conduta atribuída ao autuado não trouxe qualquer risco em potencial/efetivo à segurança das operações, [...]"; (v) este setor de segunda instância deve observar os princípios da Administração Pública, *em especial*, aos princípios da *razoabilidade* e da *proporcionalidade*; e (vi) "[...] [requer] ainda seja informado qual procedimento a ser adotado pela ANAC, através de sua Superintendência competente, em caso de eventuais erros de preenchimento do Diário de Bordo, de acordo com a legislação/regulamentação aplicável, face à omissão da IAC 3151 nesse sentido".

Em decisão monocrática de segunda instância, datada de 12/03/2019 (SEI! 2695168 e 2695174), o Auto de Infração nº 10527/2013, lavrado em 21/08/2013 (fl. 01), foi convalidado para passar a constar a alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c os os itens (a)(1) 21.197 e (a)(3) do 21.199, ambos do RBAC 21, oportunidade que o interessado, *após regularmente notificado* (SEI! 2817319 e 2874162), não apresenta, *contudo*, quaisquer considerações (SEI! 2839677 e 3478088).

Por despacho, datado de 16/05/2019 (SEI! 3028236), o presente processo retorna à relatoria.

O presente processo foi atribuído a este analista técnico, em 03/07/2019, às 17h09min.

Dos Outros Atos Processuais:

- Sistema SACI, no perfil do interessado (fl. 02);
- Autorização Especial de Voo para a aeronave PT-JRR, datado de 22/05/2013 (fl. 03);
- Diário de Bordo da aeronave PT-JRR (fl. 04);
- Sistema DCERTA - Consulta (fl. 05);
- Ficha de Inspeção e de Manutenção - FIAM da aeronave PT-JRR, datada de 21/07/2011 (fls. 06 e 07);
- Aviso de Recebimento - AR (fl. 08);
- Instrumento de Mandato, datado de 14/11/2013 (fl. 19);
- Pesquisa de Licença do interessado junto à ANAC (fl. 22);
- Declaração do Sr. Joselito Mesquita Thomaz, datado de 25/11/2013 (fl. 23);
- Declaração da Sra. Bárbara de Castro, datada de 18/11/2013 (fl. 24);
- Autorização Especial de Voo para a aeronave PT-JRR, datado de 08/06/2013 (fl. 25);
- Diário de Bordo da aeronave PT-JRR (fl. 26);
- Parte de Manual de Operações da empresa Asas Missionárias Táxi Aéreo (fls. 27 e 28);
- Despacho de encaminhamento da ACPI/SPO, datado de 06/07/2016 (fl. 30);
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico, em 26/09/2016 (SEI! 0042865);
- Página do Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil - SACI no perfil do interessado (SEI! 0053135);
- Extrato SIGEC (SEI! 0053142);
- Notificação de decisão, datada de 29/09/2016 (SEI! 0053145);
- Aviso de Recebimento - AR (SEI! 0098193);
- Extrato SIGEC (SEI! 0743754);
- Despacho de aferição de tempestividade recursal, de 16/08/2017 (SEI! 0959726);
- Despacho (SEI! 1827010);
- Ofício nº. 141/2018/ASJIN-ANAC, 17/05/2018 (SEI! 1827038);
- Ofício nº. 037-2018-GN-OPE-GIL, datado de 24/05/2018 (SEI! 1852450);
- Instrumento de Mandato (SEI! 1852451);
- Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN (SEI! 1852451);
- Aviso de Recebimento - AR (SEI! 1877012);

- Despacho de aferição de tempestividade recursal, de 03/07/2018 (SEI! 1981831);
- Solicitação de Vista (SEI! 2427577);
- Extrato de lançamentos de multas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC em desfavor do interessado (SEI! 2695190);
- Ofício nº 1791/2019/ASJIN-ANAC, datado de 19/03/2019 (SEI! 2817319);
- Solicitação de vista (SEI! 2839677 e 3478088);
- Certidão ASJIN (SEI! 2839695);
- Aviso de Recebimento (SEI!2874162);
- Despacho ASJIN (SEI! 3028236); e
- Certidão ASJIN (SEI! 3478090).

É o breve Relatório.

1. FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo.

O interessado foi autuado porque, *segundo à fiscalização, não comunicou ocorrência aos órgãos competentes*, em afronta à alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, com a seguinte descrição, *in verbis*:

DATA: 03/07/2013 HORA: 12:00 LOCAL: Jacarepaguá - RJ.

Descrição da Ocorrência: *Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo.*

Histórico: Por realizar Voo de Experiência com passageiro a bordo da aeronave, descumprindo o previsto na Autorização Especial de Voo - AEV.

Capitulação: Art. 302 inciso II alínea "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea alínea "n" do inciso II do artigo 302 do CBA, que dispõe o seguinte, *in verbis*:

CBA

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

II – infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves; (...)

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

(grifos nossos)

Pelo dispositivo apontado acima, deve-se observar que o ato infracional se caracteriza pela infração à normas e regulamentos que afetem, no caso em tela, à segurança de voo. Sendo assim, aponta-se que do procedimento em desfavor do interessado deve constar a norma e/ou regulamento infringida pelo interessado, conforme verificado na ação fiscal, de forma a complementar a norma referenciada no referido Auto de Infração.

O referido Auto de Infração (fl. 01) apenas apresenta, *como capitulação*, a alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, sem, *contudo*, mencionar qual o dispositivo normativo ou regulamentar, *diretamente*, infringido, conforme pede o próprio dispositivo mencionado.

Deve-se apontar que, *da mesma forma*, a decisão de primeira instância, esta datada de 12/08/2016 (fls. 31 a 34), ao confirmar o ato tido como infracional, não apresentou o comando normativo ou regulamentar específico infringido pelo interessado, em complementação à referenciada alínea "n" do inciso II do art.

302 do CBA. Limitando-se a apresentar dispositivos regulamentares, todos relativos, *contudo*, ao preenchimento do Diário de Bordo de aeronave, como forma de afastar a matéria de defesa do interessado. No entanto, o fato gerador do ato tido como infracional, *objeto do presente processo*, trata-se quanto ao não cumprimento das limitações impostas na referida Autorização Especial de Voo - AEV, o que foi materializado, *segundo o agente fiscal*, pelo apresentado no Diário de Bordo da aeronave, não tendo, *contudo*, o preenchimento desta documentação qualquer relação, *digamos*, direta com referido fato do interessado ter descumprido a referida AEV, ao transportar passageiro na aeronave, durante o voo requerido.

O interessado, *tanto em sede de defesa quanto em sede recursal*, não demonstra ter se prejudicado com a referida ausência do enquadramento complementar, pois, *adequadamente*, toma ciência de todos os fatos relativos à ocorrência que resultou no presente processo, apresentando, assim, *nas duas oportunidades, adequadamente*, as suas considerações, buscando se eximir do ato infracional que lhe é imputado.

No presente processo, quanto à norma complementar, a qual cabe subsidiar a referida alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, deve-se reportar ao comandos abaixo descritos, *in verbis*:

RBAC 21

21.197 Autorização especial de voo

(a) **Uma autorização especial de voo pode ser emitida para uma aeronave que temporariamente não atenda a todos os requisitos de aeronavegabilidade a ela aplicáveis**, mas que ainda apresente condições de voo seguro. Os seguintes propósitos são permitidos:

(1) **translado de aeronave para uma base onde reparos, modificações ou serviços de manutenção serão executados**, ou para uma base onde a aeronave será armazenada; (...)

(c) **Através de requerimento**, conforme previsto na seção 119.51 do RBAC 119, uma autorização especial de voo com uma autorização continuada pode ser emitida para uma aeronave que não cumpra os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis, **mas apresente condições de voo seguro para ser transladada para uma base onde serão executados serviços de manutenção ou modificações. A autorização especial de voo emitida segundo este parágrafo inclui condições e limitações para os voos** e está definida nas especificações operativas da empresa aérea. A autorização especial de voo de acordo com este parágrafo pode ser emitida para:

(...)

21.199 Emissão de autorizações especiais de voo

(a) Exceto como previsto no parágrafo 21.197(c), **o requerente de uma autorização especial de voo deve apresentar uma declaração, na maneira estabelecida pela ANAC**, informando: (...)

(3) **a tripulação necessária para operar a aeronave e seus equipamentos, como, por exemplo, piloto, copiloto e navegador**; (...)

(5) qualquer restrição ou limitação que o requerente considere necessária para a operação segura da aeronave; e

(6) qualquer outra informação requerida pela ANAC, com o propósito de avaliar a necessidade do estabelecimento de limitações operacionais adicionais. (...)

(grifos nossos)

Conforme observado nos dispositivos acima, uma Autorização Especial de Voo poderá, *sim*, ser emitida pela autoridade de aviação civil (ANAC), desde que após análise de requerimento específico do interessado (regulado), oportunidade em que o referido órgão regulador deverá fazer as suas necessárias verificações, *e, se for o caso*, ao autorizar o referido voo, estabelecendo, *principalmente*, as imprescindíveis e necessárias condições e limitações para a operação em que a referida Autorização deverá ser realizada.

Deve-se ressaltar que, *após a liberação*, ou melhor, após o ato de emissão de uma Autorização Especial de Voo - AEV, cabe ao requerente observar e respeitar todas as condições e limitações impostas pelo órgão regulador, de forma que a materialização do objeto da referida Autorização, ou seja, a realização do voo requerido observe e obedeça a todos os aspectos determinados pela autoridade de aviação civil.

Importante ressaltar que o eventual descumprimento de uma Autorização Especial de Voo - AEV, ou seja, a realização de voo fora dos limites impostos na referida Autorização, configura ato infracional, com base nos itens (a)(1) 21.197 e (a)(3) do 21.199, ambos do RBAC 21. Sendo assim, verifica-se que tais dispositivos são adequados à necessária complementação à alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA. Desta forma, a capitulação disposta no referido Auto de Infração (fl. 01) foi convalidada para o previsto na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c os itens (a)(1) 21.197 e (a)(3) do 21.199, ambos do RBAC 21.

Conforme apontado acima, verificou-se haver congruência entre a matéria objeto do referido Auto de Infração (fl. 01) e a decisão de primeira instância (fls. 31 a 34), permitindo, assim, que se realizasse a convalidação.

2. DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)

No caso em tela, no referido Auto de Infração, o agente fiscal aponta, *em especial no item Histórico*, que o interessado realizou Voo de Experiência com passageiro a bordo da aeronave, descumprindo o previsto na Autorização Especial de Voo - AEV, contrariando, assim, o disposto no alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c os itens (a)(1) 21.197 e (a)(3) do 21.199, ambos do RBAC 21.

3. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

O interessado foi notificado, quanto ao referido Auto de Infração, em 05/11/2013 (fl. 08), oportunidade em que apresenta a sua defesa (fls. 09 a 18). *Nesse sentido*, deve-se observar as sólidas considerações apostas em Decisão de Primeira Instância (fls. 13 a 15), oportunidade em que o então decisor pode afastar todas as alegações apostas pelo interessado. Este analista técnico, *neste ato*, declara concordar com os argumentos apostos pelo referido analista em primeira instância, com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99, apresentando alguns trechos, conforme abaixo, *in verbis*:

Análise em Decisão de Primeira Instância (fls. 32 e 33) [...]

2.2. Análise da Defesa [...]

Verifica-se inicialmente, que a fiscalização acostou a página nº. 014 diário de bordo da aeronave PT-JRR referente à operação do dia 03/07/2013 e a defesa acostou a página nº. 015 diário de bordo da aeronave PT-JRR também referente à operação do dia 03/07/2013. Na página nº. 014 diário de bordo da aeronave PT-JRR acostada pela fiscalização (fl. 04) verifica-se no campo PAX constam 03 (três) passageiros e a descrição da natureza do voo no campo NAT consta a sigla EX. Na página nº. 015 diário de bordo da aeronave PT-JRR acostada pela defesa (fl. 26) verifica-se no campo PAX consta 0 (zero) passageiro e a descrição da natureza do voo no campo NAT está sem o preenchimento.

A IAC-3151 - Instrução de Aviação Civil estabelece e normaliza os procedimentos que visam à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras, assim como atende aos requisitos estabelecidos no CBA, RBHA e Legislação Complementar, conforme aplicáveis. Desta forma, implementa uma sistemática visando ao correto e adequado controle das atividades em voo das aeronaves e de seus tripulantes e é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, independentes de sua categoria de homologação ou de registro. Assim, a falta de algum registro ou o registro inexato de qualquer campo no diário de bordo compromete a segurança do voo, uma vez que descumpre as normas estabelecidas.

Desta forma, destaco os seguintes itens IAC 3151

[...]

A defesa alega que não houve passageiro a bordo da aeronave e que além da tripulação mínima requerida para o equipamento (02 pilotos), o voo foi acompanhado pelo Gerente de Manutenção da empresa Sr. Joselito Mesquita Thomaz (CANAC 792770), cuja função a bordo era a de identificar/analisar/reportar parâmetros técnicos a serem cumpridos durante a manutenção da aeronave em SDPN e que o mesmo não pode ser considerado um passageiro.

Alega também que o Comandante Autuado tinha autoridade para autorizar o transporte do

Gerente de Manutenção da empresa, bem como o MPR-100-007 - Manual de Procedimentos para Certificação de Aeronavegabilidade item 10.4.5 - alínea "g" permite serem transportados profissionais da área de manutenção da empresa responsável pelo voo, em número compatível com as avaliações técnicas necessárias à segurança do voo a ser realizado.

Questiona como o Inspac identificou que a terceira pessoa a bordo da aeronave era um passageiro e onde se encontrava a identificação desse passageiro. Aponta também que o agente autuante lavrou o AI como se fosse Voo de Experiência, o que mostra falta de cuidado na busca de informações verídicas do caso.

Quanto ao alegado, verifica-se que o Inspac identificou pela página 14 diário de bordo, assinada pelo autuado, Sr. Gilson Jorge Freitas Vasconcellos CANAC 715656, que o voo ocorreu com 03 (três) passageiros e se tratou de um voo de experiência por constar a descrição da natureza do voo no campo NAT a sigla EX. Assim, se o voo ocorrido no dia 03/07/2013 se tratasse de um voo de traslado a informação no campo NAT seria TR.

Em análise da cópia da Autorização Especial de Voo - AEV da aeronave PT-JRR emitida em 4/07/2013 verifica-se no campo "Restrições e Observação" a informação que o voo de traslado da aeronave para uma base onde seriam realizados reparos, modificações ou serviços de manutenção deveria ocorrer sem passageiros ou carga, com apenas **a tripulação mínima requerida** e em condições VFR diurno.

Assim, a referida Autorização Especial de Voo - AEV da aeronave PT-JRR permitia apenas que o voo de traslado da aeronave para uma base onde seriam realizados reparos fosse realizado apenas pelo comandante e pelo copiloto não podendo ter a bordo nenhuma outra pessoa além da tripulação mínima requerida.

As justificativas apresentadas pelo Defendente não se enquadram em nenhuma escusa legal que impeça a aplicação de sanção, não há nos autos qualquer comprovação que possa excluir a responsabilidade do Autuado quanto ao ato infracional praticado e afastar a aplicação da sanção administrativa.

(grifos no original)

O interessado apresenta o seu recurso, em 17/10/2016 (SEI! 0103181), alegando que:

(i) reporta-se aos argumentos de defesa (fls. 09 a 18) - Nesse sentido, *como já apontado acima*, este analista técnico se reporta às sólidas considerações apostas em decisão de primeira instância administrativa, oportunidade em que o decisor pode apresentar os argumentos de fato e de direito para afastar todas as alegações apresentadas, *à época*, pelo interessado.

(ii) "[...] a despeito de a IAC 3151 estabelecer os requisitos objetivos no que se refere ao correto preenchimento do Diário de Bordo, fato é que a referida IAC é omissa no que se refere a eventuais erros de preenchimento" - *Na verdade*, quando, *porventura*, ocorrer algum erro de preenchimento, em qualquer documento, no caso o Diário de Bordo, o interessado deve, *previamente*, se reportar à Administração, como forma de vir a suprir o vício, evitando, assim, a sua responsabilização, *no futuro*, pelos efeitos produzidos pelo ato dito equivocado (erro). A Administração, desde que ciente da possível ocorrência de um "erro" por parte do regulado, *como agora alegado pelo interessado*, poderá orientá-lo de como deverá agir e, assim, adequar os dados corretos no documento que poderá ser objeto de ação fiscal. O regulado deve ser diligente, no sentido de oferecer à Administração todos os documentos necessários para que esta possa exercer a sua função de fiscalização, sendo que estes devem estar corretamente preenchidos.

(iii) "[...] [ratifica] o entendimento plasmado na alínea "g" da Seção 10.4.5 do MPR100, Revisão 4, no que se refere ao procedimento de transporte de profissional da área de manutenção nos casos requeridos pela boa prática segura de Manutenção, fato é que o próprio texto de praxe constante do Campo VIII da AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE VOO / OU AUTORIZAÇÃO DE VOO DE EXPERIÊNCIA é firme no sentido de que a mesma é firmada "em conformidade com os requisitos técnicos aplicáveis, com os termos da requisição correspondente dentro das limitações previstas nos manuais técnicos e operacionais e de acordo com a regulamentação em vigor" - *Quanto a esta alegação*, deve-se apontar que a referida Autorização Especial de Voo - AEV, esta emitida em 04/07/2013, mais especificamente no campo "Restrições e Observação", constava a informação que o voo de traslado da aeronave para uma base onde seriam realizados reparos, modificações ou serviços de manutenção, deveria ocorrer sem passageiros ou carga, com apenas **a tripulação mínima requerida** e em condições VFR diurno. Sendo

assim, o interessado deveria ter cumprido as determinações da referida Autorização, dentro das condições pré-estabelecidas. O simples não cumprimento das determinações constantes do referido documento, por entender o interessado de que outra forma poderia realizar a referida operação, não deve ser o meio hábil para resultar em um motivo plausível para a sua exoneração do ato infracional que lhe está sendo imputado. O interessado, *caso demonstrasse estar discordante com as condições que foram dispostas na referida Autorização*, deveria, *previamente*, solicitar esclarecimentos à Autoridade de Aviação Civil, requerendo, *se fosse o caso*, modificação das referidas condições.

(iv) "[...] considerando o erro de preenchimento no Diário de Bordo, bem como considerando o fato de que a conduta atribuída ao autuado não trouxe qualquer risco em potencial/efetivo à segurança das operações, [...]" - *Como já apontado acima*, quando diante de um possível erro de preenchimento do Diário de Bordo, o interessado deve ser diligente, no sentido de, *previamente*, vir a suprir esse erro, comunicando a Autoridade de Aviação Civil, de forma que este não venha a gerar efeitos diversos daqueles a que servem o referido documento. No que tange à alegação de que o ato tido como infracional não resultou em risco às operações realizadas, não serve como excludente de sua responsabilidade, pois, independentemente do ato infracional não ter tido resultados negativos, *conforme alegado*, a norma deve ser cumprida, sob pena, *do contrário*, restar em responsabilização, depois do devido processo legal, *se for o caso*.

(v) este setor de segunda instância deve observar os princípios da Administração Pública, *em especial*, aos princípios da *razoabilidade* e da *proporcionalidade* - *Na verdade*, este analista técnico, no pleno exercício de suas funções, deve observar e respeitar as normas elaboradas por esta ANAC, bem como os demais diplomas legais e normativos, se escusando de cumprir apenas os manifestamente ilegais, *o que não é o caso*.

(vi) "[...] [requer] ainda seja informado qual procedimento a ser adotado pela ANAC, através de sua Superintendência competente, em caso de eventuais erros de preenchimento do Diário de Bordo, de acordo com a legislação/regulamentação aplicável, face à omissão da IAC 3151 nesse sentido" - *Como já apontado*, qualquer regulado que, *porventura*, venha a ter qualquer dúvida com relação à norma e/ou procedimento adotado ao qual esteja obrigado ao cumprimento, poderá, *previamente*, requerer os necessários esclarecimentos e/ou orientações a esta ANAC, como forma de buscar o espírito da normatização pelo pleno entendimento de seus objetivos e finalidades, evitando, assim, o simples descumprimento da normatização. O regulado poderá, *se assim desejar*, oferecer propostas de alterações/modernização da normatização em vigor, bem como poderá, *após necessária motivação*, requerer situações especiais para o cumprimento da norma, o que poderá, *se for o caso*, ser aceito pela Administração.

Após decisão de segunda instância (SEI! 2695168 e 2695174), o interessado foi notificado (SEI! 2817319 e 2874162), não apresentando, *contudo*, as suas considerações.

Sendo assim, deve-se apontar que o interessado, *tanto em defesa quanto em sede recursal*, não consegue afastar as alegações da fiscalização desta ANAC.

4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

Das Condições Atenuantes:

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC n.º 25/08 e a IN ANAC n.º 08/08, que dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da ANAC determinam, *respectivamente*, em seu artigo 22 e artigo 58, que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

Em decisão de primeira instância foi reconhecida a existência de uma condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC. nº 25/08, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§1º São circunstâncias atenuantes:

I – o reconhecimento da prática da infração;

II – a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;

III – a inexistência de aplicação de penalidades no último ano. (...)

Deve-se concordar com esta posição, na medida em que, *em nova consulta*, realizada em 11/02/2019, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI! 2695190), correspondente ao interessado, observa-se a ausência de sanções administrativas, compreendidas dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. Dessa forma, observa-se que tal circunstância deve ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a presença da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Das Condições Agravantes:

No caso em tela, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, conforme abaixo *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes. (...)

§2º São circunstâncias agravantes:

I – a reincidência;

II – a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III – a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV – exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V – a destruição de bens públicos;

VI – o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (...)

Deve-se apontar que, *da mesma forma*, não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos incisos do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 472/18.

O setor de decisão de primeira instância aplicou, *como condição agravante*, o fato do ato tido como infracional, *segundo seu juízo de valor*, ter comprometido à segurança de voo. *No entanto*, este analista não pode concordar com esta posição, na medida em que o presente processo não apresenta qualquer dado ou fato que tenha demonstrado que tenha, *concretamente*, ocorrido alguma circunstância envolvendo à segurança daquela operação com a referida aeronave. Observa-se que a fiscalização observou o ato infracional por dados extraídos do referido Diário de Bordo da aeronave, sem, *contudo*, ter presenciado a referida operação, de forma que não pode, *salvo engano*, ter identificado de que, *de fato*, tenha ocorrido determinado risco à segurança daquela operação. Caso este tipo de risco seja apropriado ao ato infracional que está sendo imputado a qualquer interessado em caso semelhante, observa-se que se terá um tipo infracional que restará sempre agravado, *independentemente* da ocorrência, *de fato*, do risco à segurança, o que, *no entanto*, não deve ser admitido em sede de processo administrativo sancionador.

Em sendo assim, observa-se não existir nenhuma circunstância agravante (incisos do §2º do art. 22 da, *então vigente*, Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, nos incisos do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*,

Resolução ANAC nº. 472/18) e existir uma circunstância atenuante, conforme previsto no inciso III do §1º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto no inciso III dos §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Destaca-se que, com base no ANEXO I, *pessoa física*, da Resolução ANAC nº 25/2008, o valor da sanção, referente alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 2.000,00 (grau mínimo), R\$ 3.500,00 (grau médio) ou R\$ 5.000,00 (grau máximo).

5. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) (grau máximo).

Na medida em que há a presença de uma das circunstâncias atenuantes (inciso III do §1º do art. 22 da então Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, inciso III do §1º do art. 36 da hoje vigente Resolução ANAC nº. 472/18), e sem qualquer condição agravante, a sanção de multa deve ser minorada para o *patamar mínimo* previsto para o ato infracional praticado, ou seja, o valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas, *tanto em defesa quanto em sede recursal*.

6. DA CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **para o valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração cometida.

É a Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 20 de setembro de 2019.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS
Especialista em Regulação de Aviação Civil
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 23/09/2019, 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 **3481363** e o código CRC **7D1F2E3C**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1296/2019

PROCESSO Nº 00065.127078/2013-49

INTERESSADO: Gilson Jorge Freitas Vasconcellos, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 20 de setembro de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo Sr. **GILSON JORGE FREITAS VASCONCELLOS**, CPF nº. 608.492.667-34, contra decisão de 1ª Instância da SPO (Superintendência de Padrões Operacionais), proferida dia 12/08/2016 (fls. 31 a 34), que aplicou multa no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), pela prática da infração descrita no Auto de Infração nº. 10527/2013 (fl. 01), por *infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo*. A infração foi capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c os itens (a)(1) 21.197 e (a)(3) do 21.199, ambos do RBAC 21.

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, 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. 1147/2019/JULG ASJIN/ASJIN (SEI nº 3481363)], ressaltando que embora a Resolução ANAC nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08, 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, inciso I, da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por conhecer, **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso interposto pelo Sr. **GILSON JORGE FREITAS VASCONCELLOS**, CPF nº. 608.492.667-34, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no **Auto de Infração nº 10527/2013**, capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c os itens (a)(1) 21.197 e (a)(3) do 21.199, ambos do RBAC 21, e por **REDUZIR a sanção de multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, para o valor de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração cometida, com a presença de condição atenuante (inciso III do §1º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, previsto no inciso III do §1º da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e sem agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, previsto nos incisos do §2º da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), referente ao **Processo Administrativo Sancionador nº 00065.127078/2013-49** e ao **Crédito de Multa nº. 657.607/16-9**.

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

Publique-se.

Notifique-se

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 30/09/2019, às 10:51, 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 **3498072** e o código CRC **EBC07CF8**.

Referência: Processo nº 00065.127078/2013-49

SEI nº 3498072