



PARECER Nº 292/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00066.503444/2016-11
INTERESSADO: JOAB XAVIER SILVA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: Executar despacho de voo de uma aeronave para operação IFR, sem que o sistema RNAV utilizado esteja autorizado nas Especificações Operativas (EO) do operador, descumprindo a seção 121.349(a) (3) do RBAC nº 121.

Enquadramento: alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 121.349(a)(3) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 121.

Datas das Infrações: 01/06/2012, 02/06/2012, 16/06/2012, 17/06/2012, 19/06/2012, 20/06/2012, 21/06/2012, 22/06/2012, 23/06/2012, 26/06/2012, 03/07/2012, 04/07/2012 e 06/07/2012.

Auto de infração: 005460/2016

Aeronave: PR-SDL

Crédito de multa: 662429184

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

INTRODUÇÃO

1. O Auto de Infração (AI) nº 005460/2016 (SEI nº 0101268 e SEI nº 0124747) apresenta a seguinte descrição:

DESCRIÇÃO DA EMENTA

Executar despacho de voo de uma aeronave para operação IFR, sem que o sistema RNAV utilizado esteja autorizado nas Especificações Operativas (E.O.) do operador, descumprindo a seção 121.349(a) (3) do RBAC nº 121.

HISTÓRICO

Durante inspeção realizada na empresa Sideral Linhas Aéreas em 03/07/2012, foi observado que o DOV executou despachos em espaço aéreo RNAV5, no período de 01/06/2012 a 07/07/2012, sem que a empresa fosse detentora de autorização em suas especificações operativas para esse tipo de operação

CAPITULAÇÃO

Art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei 7.565 de 19/12/1986 c/c item 121.349(a)(3) do RBAC nº 121.

DADOS COMPLEMENTARES

Data da Ocorrência: 01/06/2012 - Hora da Ocorrência: 02:30 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: GRU - Aeroporto de destino: GIG
Data da Ocorrência: 02/06/2012 - Hora da Ocorrência: 00:30 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: CNF - Aeroporto de destino: GRU
Data da Ocorrência: 02/06/2012 - Hora da Ocorrência: 03:00 - Número do Voo: 9972 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: GRU - Aeroporto de destino: GIG
Data da Ocorrência: 02/06/2012 - Hora da Ocorrência: 07:00 - Número do Voo: 9972 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: GIG - Aeroporto de destino: SJK
Data da Ocorrência: 16/06/2012 - Hora da Ocorrência: 01:00 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: CNF - Aeroporto de destino: GRU
Data da Ocorrência: 16/06/2012 - Hora da Ocorrência: 03:00 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: GRU - Aeroporto de destino: GIG
Data da Ocorrência: 17/06/2012 - Hora da Ocorrência: 10:00 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: GIG - Aeroporto de destino: CNF
Data da Ocorrência: 19/06/2012 - Hora da Ocorrência: 00:10 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: CNF - Aeroporto de destino: GRU
Data da Ocorrência: 19/06/2012 - Hora da Ocorrência: 02:00 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: GRU - Aeroporto de destino: CNF
Data da Ocorrência: 20/06/2012 - Hora da Ocorrência: 00:10 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: CNF - Aeroporto de destino: GRU
Data da Ocorrência: 20/06/2012 - Hora da Ocorrência: 02:00 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: GRU - Aeroporto de destino: CNF
Data da Ocorrência: 21/06/2012 - Hora da Ocorrência: 00:20 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: CNF - Aeroporto de destino: GRU
Data da Ocorrência: 21/06/2012 - Hora da Ocorrência: 00:20 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem:

CNF - Aeroporto de destino: GRU
Data da Ocorrência: 22/06/2012 - Hora da Ocorrência: 00:20 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: CNF - Aeroporto de destino: GRU
Data da Ocorrência: 22/06/2012 - Hora da Ocorrência: 02:00 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: GRU - Aeroporto de destino: CNF
Data da Ocorrência: 23/06/2012 - Hora da Ocorrência: 00:20 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: CNF - Aeroporto de destino: GRU
Data da Ocorrência: 23/06/2012 - Hora da Ocorrência: 02:00 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: GRU - Aeroporto de destino: CNF
Data da Ocorrência: 26/06/2012 - Hora da Ocorrência: 00:20 - Número do Voo: 9971 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: CNF - Aeroporto de destino: GRU
Data da Ocorrência: 03/07/2012 - Hora da Ocorrência: 02:30 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: GRU - Aeroporto de destino: GIG
Data da Ocorrência: 03/07/2012 - Hora da Ocorrência: 04:30 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: GIG - Aeroporto de destino: SSA
Data da Ocorrência: 03/07/2012 - Hora da Ocorrência: 07:40 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SSA - Aeroporto de destino: THE
Data da Ocorrência: 04/07/2012 - Hora da Ocorrência: 02:30 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: GRU - Aeroporto de destino: GIG
Data da Ocorrência: 04/07/2012 - Hora da Ocorrência: 04:30 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: GIG - Aeroporto de destino: SSA
Data da Ocorrência: 04/07/2012 - Hora da Ocorrência: 07:40 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SSA - Aeroporto de destino: THE
Data da Ocorrência: 06/07/2012 - Hora da Ocorrência: 02:30 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: GRU - Aeroporto de destino: GIG

2. Consta o Parecer Técnico nº 026/GAAS/2012 (SEI nº 0101890) em que é informado:

(...)

1. OBJETIVO

Apresentar a análise da Gerência de Avaliação de Aeronaves e Simuladores de Voo - GAAS sobre a solicitação de informação quanto à utilização de rotas RNAV pela empresa Sideral Air Cargo de acordo com o apresentado nos planos de voo submetidos pela empresa.

(...)

3. CONTEXTUALIZAÇÃO

3.1. A MCA 100-11 e a MCA 100-17, em seus itens 2.2.8.1.17 e 2.2.8.1.2 respectivamente, estabelecem a maneira como deve ser realizado o preenchimento do item 18 do plano de voo de acordo com as aprovações PBN possuídas pelo operador aéreo no momento em que realiza a planificação do voo. Nos referidos itens é apresentada uma tabela relacionando um código, composto de uma letra seguida de um número, para cada especificação de navegação PBN que leva em conta ainda os sensores de navegação com os quais o operador foi aprovado para conduzir a correspondente operação.

3.2. A Instrução Suplementar (IS) 91-001B é o documento da ANAC que estabelece os critérios aceitos pela Agência objetivando a emissão de aprovações PBN. Ao longo da IS em diversos itens é ressaltada a necessidade do correto preenchimento do plano de voo conforme orientação dos documentos do DECEA, além disso, merece destaque o item 9.3 que é copiado abaixo na íntegra devido à sua pertinência ao tema tratado no presente parecer:

"9.3 Operadores e pilotos que pretendam realizar operações PBN devem se atentar para o correto preenchimento do plano de voo, em especial os campos correspondentes à capacidade de navegação, de modo a refletir as autorizações possuídas.

Nota: *somente a comprovação da capacidade da aeronave em executar operações PBN não é suficiente para que os operadores realizem tais operações e consecutivamente preencham os planos de voo indicando esta capacidade. Para a condução destas operações os operadores devem possuir autorizações operacionais expedidas pela ANAC, cujos meios aceitáveis para a emissão são expostos na presente IS."*

3.3. A AIC N 06/11 estabelece que a partir de 22 de setembro de 2012 a RNAV 5 será aplicada em todas as rotas RNAV das FIR Amazônica, Brasília, Curitiba e Recife. A AIC menciona também que:

"A partir de 22 de setembro de 2011, somente aeronaves e operadores aprovados RNAV-5 (aeronavegabilidade e operações) serão autorizados a operar nas rotas RNAV das FIR Amazônica, Brasília, Curitiba e Recife."

3.4. A revisão atual das Especificações Operativas (EO) da empresa (revisão nº 5 de 27 de março de 2012) indica claramente que a empresa não possui aprovação para a condução de nenhuma das especificações de navegação que compõe o conceito PBN. Sendo ainda mais clara, a EO é taxativa em seus itens B.7 e B.9 ao mencionar que a empresa não está autorizada a conduzir operações RNAV 10, RNAV 5 e navegação GNSS.

4. ANÁLISE

4.1. Anexos ao FOP 1 13 de referência foram encaminhados 72 (setenta e dois) planos de voo que foram analisados por esta gerência na confecção deste parecer.

4.2. A análise aqui realizada buscou identificar se, de acordo com as informações contidas nos planos de voo apresentados, as aeronaves foram despachadas com a previsão de operar em rotas RNAV no espaço aéreo superior.

4.3. Em 71 dos 72 planos de voo analisados foi possível verificar que o planejamento da empresa considerou que as aeronaves iriam voar em rotas ATS cujos designadores seriam 'UZ', 'UN' ou 'UM'. De acordo com o Anexo 11 da Convenção de Chicago, o prefixo 'U' dos designadores de rotas ATS é utilizado para designar rotas no espaço aéreo superior, sendo derivada do termo em inglês *upper*, ao passo que as letras adicionais 'Z', 'N' e 'M' são utilizadas para indicar que se trata de uma rota de navegação aérea, ou seja, uma rota RNAV. Vale destacar, conforme apontado no item 3.3 do presente parecer, que a partir de 22 de setembro de 2011 as rotas RNAV do espaço aéreo superior das FIR continentais brasileiras são rotas RNAV 5.

4.4. Adicionalmente ao exposto no item anterior e ao mencionado no item 3.1 do presente parecer, durante as análises dos planos de voo submetidos pela empresa foi possível verificar que em todos os 72 planos submetidos as aeronaves foram despachadas contendo a informação 'PBN/B5' no item 18 do plano de voo. De acordo com as tabelas contidas nos documentos MCA 100-11 e MCA 100-17, um operador somente pode despachar suas aeronaves com o designador 'PBN/B5' no item 18 do plano de voo caso tenha obtido aprovação para a condução de operações RNAV 5 com o uso de sistemas de navegação inercial (INS ou IRS). Entretanto, conforme já exposto no parágrafo 3.4, não consta na revisão atual da EO da Sideral Air Cargo a aprovação para condução de operações RNAV 5.

3. Consta da revisão 05, de 27/03/2012, páginas da Especificações Operativas (EO) da Sideral Linhas Aéreas Ltda. (SEI nº 0101914). Segue o informado no item B.7.1 da referida EO:

B.7.1 B-RNAV RNP05

A **Sideral Linhas Aéreas Ltda.** NÃO está autorizada a conduzir operações no espaço aéreo ECAC onde o B-RNAV é requerido.

4. Foram juntados documentos de Flight Release (SEI nº 0102036) referente aos 25 voos listados no Auto de Infração.

5. No Relatório do Auto de Infração (SEI nº 0105159) é informado:

(...)

DESCRIÇÃO:

Durante inspeção realizada na Sideral Linhas Aéreas S/A, em 03/07/2012, foi verificado que a empresa operava voos com aeronave PRSDL em aerovias PBN/RNAV 5, sem que fosse detentora de autorização em suas especificações operativas, Revisão 05 de 27/03/2012, para esse tipo de operação, gerando o processo protocolado sob número 00065.126134/2012/47.

Na sequência, a GCTA solicitou à Sideral Linhas Aéreas um conjunto de Planos de Voo Operacionais realizados no período de 01/06/2012 a 09/07/2012. Posteriormente, em 28/09/2012, a GCTA emitiu FOP 113 161/2012/GCTA/GGTA/SSO, protocolado sob número 00065.126237/2012-15, solicitando parecer à GAAS, que redigiu a IS 91-001 Aprovação de Aeronaves e Operadores para Condução de Operações PBN, se a Sideral Linhas Aéreas haveria efetivamente utilizado rotas RNAV5/PBN, com a aeronave PR-SDL, segundo os planos de voo apresentados pela empresa, individualmente identificados por uma numeração denominada JETPLAN variando de 4692 a 5091, em resposta ao Ofício 194/2012/GCTA/GGTA/SSO de 09/07/2012

A GAAS respondeu à solicitação da GCTA pelo Parecer Técnico 026/GAAS/2012 protocolado sob número 00065.132536/2012-81, em sua análise, que a Sideral Linhas Aéreas apresentou planos de voo em rotas RNAV5/PBN, com a aeronave PR-SDL, sem que constasse nas suas Especificações Operativas Revisão 05 de 27/03/2012, tal autorização para conduzir essas operações.

Logo, o DOV Joab Xavier Silva CANAC 105237 despachou os seguintes voos em espaço aéreo PBN/RNAV5 sem a devida autorização nas especificações operativas revisão 05 de 27/03/2012, contrariando o artigo 302, inciso III, alínea "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica, combinado com RBAC 121.349(a)(3):

9970-01/06/2012-etapa GRU/GIG-aerovia UZ42-Plano Jeppesen 4692
9971-01/06/2012-etapa CNF/GRU-aerovia UZ21-Plano Jeppesen 4697
9972-02/06/2012-etapa GRU/GIG-aerovia UZ42-Plano Jeppesen 4700
9972-02/06/2012-etapa GIG/SJK-aerovia UZ44-Plano Jeppesen 4710
9971-16/06/2012-etapa CNF/GRU-aerovia UZ21-Plano Jeppesen 4775
9970-16/06/2012-etapa GRU/GIG-aerovia UZ42-Plano Jeppesen 4779
9970-17/06/2012-etapa GIG/CNF-aerovia UZ3-Plano Jeppesen 4783
9970-19/06/2012-etapa CNF/GRU-aerovia UZ21-Plano Jeppesen 4804
9970-19/06/2012-etapa GRU/CNF-aerovia UZ23-Plano Jeppesen 4806
9970-19/06/2012-etapa GRU/CNF-aerovia UZ23-Plano Jeppesen 4811
9970-20/06/2012-etapa GRU/CNF-aerovia UZ23-Plano Jeppesen 4814
9971-21/06/2012-etapa CNF/GRU-aerovia UZ21-Plano Jeppesen 4818
9970-21/06/2012-etapa GRU/CNF-aerovia UZ23-Plano Jeppesen 4819
9971-22/06/2012-etapa CNF/GRU-aerovia UZ41-Plano Jeppesen 4832
9970-22/06/2012-etapa GRU/CNF-aerovia UZ23-Plano Jeppesen 4833
9971-23/06/2012-etapa CNF/GRU-aerovia UZ21-Plano Jeppesen 4835
9970-23/06/2012-etapa GRU/CNF-aerovia UZ23-Plano Jeppesen 4837
9971-26/06/2012-etapa CNF/GRU-aerovia UZ21-Plano Jeppesen 4859
9970-03/07/2012-etapa GRU/GIG-aerovia UZ42-Plano Jeppesen 4942
9970-03/07/2012-etapa GIG/SSA-aerovia UZ21-Plano Jeppesen 4948
9970-03/07/2012-etapa SSA/THE-aerovia UZ20-Plano Jeppesen 4974
9970-04/07/2012-etapa GRU/GIG-aerovia UZ42-Plano Jeppesen 5000
9970-04/07/2012-etapa GIG/SSA-aerovia UZ37-Plano Jeppesen 5003
9970-04/07/2012-etapa SSA/THE-aerovia UZ20-Plano Jeppesen 5009
9970-06/07/2012-etapa GRU/GIG-aerovia UZ42-Plano Jeppesen 5048

(...)

6. O interessado foi devidamente notificado do AI nº 005460/2016, em 21/12/2016,

PEDIDO DE 50%

7. O interessado apresentou solicitação de desconto (SEI nº 0320199), que foi recebida em 04/01/2017.
8. O interessado faz referência à Instrução Normativa (IN) ANAC nº 009/2008, art. 61. Informa que não tem interesse nenhum em recorrer do referido auto.
9. Pede uma abertura para esclarecimento sobre a infração. Informa que em 2 tentativas dos Correios de entregar o Auto em sua residência, não havia ninguém para receber e que o mesmo foi retirado na agência dos Correios em Campinas na data de 21/12/2016.
10. Esclarece que iniciou na Sideral Linhas Aéreas em 21/11/2011, como Despachante Operacional de Voos. Informa que em seu treinamento de doutrinação básico foi lhe apresentada uma EO (Especificação Operativa) onde não havia tal autorização. Relata que questionou à chefia da empresa sobre a autorização para voar RNAV-5. Acrescenta que o então Diretor de Operações Sr. José Mounir B. Rahman e o então Safety Sr. Luiz Paulo COD ANAC 950303 disseram-lhe que havia outra EO aprovada RNAV-5, ainda na ANAC que não havia sido retirada e que o interessado deveria despachar em rotas RNAV-5. Descreve que por muitas vezes fez este mesmo questionamento, e sempre a orientação era para Despachar em rotas RNAV, sendo alegado ao mesmo que na ANAC e no DECEA estava tudo certo.
11. Informa que em 07/07/2012, após inspeção do Inspac Sr. Luiz Sidney B. Cunha, foi informado por este INSPAC que a EO que havia aprovada na ANAC era a mesma que tinha na empresa, ou seja, sem autorização para RNAV-5.
12. Reconhece a autuação, pois sabe que como detentor de código ANAC deveria ter consultado à ANAC antes sobre a referida EO.
13. Argumenta que tinha apenas 7 meses na empresa, e confiou erroneamente nas orientações passadas pelos então representantes da empresa junto à ANAC, sendo estes os Diretores de Operações e de Segurança Operacional. Srs José Mounir B. Rahman e Luiz Paulo. Informa que constam anexos alguns e-mails trocados sobre o assunto.
14. Da troca de e-mails (SEI nº 0320208) apresentada pelo interessado destacam-se os trechos abaixo:

E-mail de 07/07/2012 com identificação de ter sido enviado por Joab Xavier:

(...)

Luiz Paulo, bom dia.

Voce poderia me informar se houve atualização da E.O sobre RNAV?

Pois conforme voce instruiu uma vez, temos voado nessas rotas.

(...)

E-mail de 07/07/2012 com identificação de ter sido enviado por Luiz Paulo Fonseca de Lima:

(...)

Joab.

Boa noite. Não. Tudo foi encaminhado para a ANAC para certificação e enquanto, não for aprovado oficialmente, podemos e devemos seguir voando RNAV, por própria orientação do DECEA.

E-mail enviado em 13/07/2012 com identificação de ter sido enviado por Joab Xavier:

(...)

Cnte Mounir,

Hoje fomos surpreendidos pela sala AIS de GRU, informando que não aceitaria nosso plano de voo GRU-GIG fora de aerovia, pois havia um ofício do CGNA informando quais empresas estão autorizadas a efetuar rotas fora de aerovia RNAV-5, das quais estavam TOTAL, Web Jet e outras porém a SIDERAL não consta neste ofício. Entrei em contato com o CGNA Sgt. Rocha confirmou este ofício assinado pelo Cel. Bertolini, Expliquei nossa situação atual e solicitei que o mesmo falasse com o oficial de plantão para conseguir uma autorização para efetuar nossas rotas hoje. O mesmo conseguiu tal autorização porém apenas para hoje. Será necessário que o Sr.entre em contato diretamente com o Cel. Bertolini amanhã para tratar de tal autorização, pois poderemos ter problemas no voo GRU-GIG de amanhã.

(...)

DECISÃO RELATIVA AO PEDIDO DE DESCONTO DE 50%

15. O setor competente, em Decisão (SEI nº 0364946) de 25/01/2017, aplicou sanção administrativa de multa, pelo descumprimento ao disposto no artigo 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565 de 19/12/1986 (CBA); e para que fosse atendido o requerimento da parte interessada, concedendo-lhe o desconto de **50% (cinquenta por cento)** sobre o valor médio da multa aplicada, que corresponde a **R\$ 3.500,00 (Três mil e quinhentos reais)**, conforme a Tabela de Infrações do anexo I da Resolução ANAC nº 25 de 25/04/2008, resultando então no valor de **R\$ 1.750,00 (Mil setecentos e cinquenta reais)** para cada uma das **25 (Vinte e cinco) infrações**, constantes do presente Auto de Infração, totalizando o valor de **R\$ 43.750,00 (Quarenta e três mil setecentos e cinquenta reais)**.
16. O interessado foi notificado da Decisão que concedeu o desconto de 50% em 08/02/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 0449124).
17. Despacho (SEI nº 0565710) para prosseguimento de análise processual devido ao não

pagamento de multa após solicitação de desconto de 50%.

DEFESA

18. O interessado apresentou Defesa (SEI nº 0731661), que foi recebida em 01/06/2017, em que requer o arquivamento do Auto de Infração.

19. Na Defesa informa que durante ação fiscal, sob o título de Auditoria, realizada na empresa Sideral Linhas Aéreas S/A, foi verificado que a empresa permitiu que suas aeronaves realizassem operação RNAV 5, sem que a empresa fosse detentora de autorização em suas EO para esse tipo de operação. Acrescenta que foram constatadas 68 irregularidades constantes no corpo do auto de infração nº 004721/2016, Processo Administrativo SEI nº 00066.503188/2016-54 e que imposta a sanção, foi quitada pela autuada. Afirma que em virtude das operações realizadas em dissonância com a legislação, a fiscalização autuou também os Despachantes Operacionais de Voo- DOVs, que efetuaram o despacho em desconformidade com a Especificação Operativa e dois aeronautas por realizarem voo em desconformidade com o previsto na EO. Argumenta que a empresa só pode permitir que as aeronaves realizem tais operações através de seus Despachantes Operacionais de Voo e de seus aeronautas. Considera que resta inequívoco, portanto, que a Pessoa Jurídica só poderia ser responsabilizada em sede de solidariedade conforme preconiza o artigo 297 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

20. Alega que conforme o exposto no artigo supra, quando um preposto, empregado, funcionário comete infração, a Pessoa Jurídica empregadora será responsável solidária pela infração. E que em se tratando de uma obrigação solidária, onde há vários responsáveis por uma obrigação, quando um realiza o pagamento do todo, os demais ficam exonerados. Informa que a Pessoa Jurídica quitou com as 68 infrações relacionadas no corpo do Auto de Infração, onde estão inseridos os mesmos fatos que motivaram a autuação do requerente.

21. Consigna que não há como arguir que tratam-se de responsabilidades distintas. Questiona qual a responsabilidade da Pessoa Jurídica num despacho equivocado e como ela poderia não permitir que tal operação se realizasse. Informa que contrata-se um DOV e um piloto, devidamente habilitados para exercer essa função, onde presume-se que será exercida nos limites da lei.

22. Questiona se deveria haver um fiscal para exercer a função de fiscalizador do DOV atuando por nome de "pessoa jurídica". E informa que a resposta é negativa. Informa que a permissão para que o voo ocorra se dá através do Despachante Operacional de Voo, e que a empresa não pode ser autuada por "permitir" que a infração ocorra senão em sede de solidariedade.

23. Dispõe que a manutenção da multa para o preposto quando o seu devedor solidário já quitou com a obrigação, consiste em *bis in idem*, pois haveria uma dupla punição pelos mesmos fatos, o que é vedado pelo ordenamento jurídico vigente.

24. Requer o arquivamento do presente processo, em virtude do fato da quitação da multa pelo devedor solidário, conforme prevê o artigo 297 do Código Brasileiro de Aeronáutica, com fundamento no art. 15, inciso I, da Resolução da ANAC nº 25/2008.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

25. O setor competente de primeira instância, em decisão motivada de 04/01/2018 (SEI nº 1068660 e SEI nº 1403149) 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** sendo aplicada decisão administrativa de multa para as infrações descritas no Auto de Infração. Foi aplicada multa no **patamar mínimo** no valor de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, para cada uma das 25 (vinte e cinco) infrações com **valor total de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais)**, com esboço no Anexo I, da Resolução nº 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução, tendo em vista a existência de circunstâncias atenuantes, determinada na mesma Resolução, no artigo 22, §1º, inciso I, conforme consulta ao SIGEC.

RECURSO

26. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 12/03/2018, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1810777), tendo apresentado Recurso (SEI nº 1635226), que foi recebido em 20/03/2018.

27. No Recurso aborda o suporte fático e afirma que muito embora tratar-se de Ato Administrativo prolatado conforme preceitos e princípios basilares e norteadores do Processo Administrativo Sancionatório, a imputação objetiva pela Administração à Empresa não pode prosperar.

28. Aborda o conceito de imputabilidade e informa que o relator do processo em primeira instância optou por afastar o princípio da solidariedade previsto no artigo 297 do Código Brasileiro de Aeronáutica, apontando que a infração já quitada pela empresa tem fundamento no permitir que a empresa realizasse tal operação sendo que esta só pode se concretizar através de funcionários habilitados. Informa que a ANAC autuou o aeroviário por realizar o despacho autorizando operação RNAV e autuou também o Operador por permitir tal operação. Alega que o vernáculo "permitir" tem sido utilizado em larga escala como se a atividade legiferante estivesse disponível ao agente autuador, o que não está.

29. Acrescenta que em todo o CBA, somente há 6 (seis) termos "permitir" com indicativos de ato infracional. E informa que dentre eles, 05 (cinco) estão no artigo 302, que encerra a capitulação registrada pelo Agente Autuador. Alega que não há como imputar tal suposta infração à Empresa Autuada porque a legislação que trata do tema não imputa responsabilidade à Pessoa Jurídica por permitir que uma operação seja realizada, ocasião em que confere competência e responsabilidade exclusivas aos seus prepostos para exercer tal função.

30. Questiona se teria então legitimidade a Pessoa Jurídica para ser autuada por qualquer ato

que somente um preposto com autonomia pode autorizar. Assim como afirma que está correta a jurisprudência dessa Agência de que o Operador não pode ser autuado por permitir falha no preenchimento dos documentos de âmbito de competência de seus aeronautas, considera que também não se mostra correto do ponto de vista legal, autuar a pessoa jurídica pelo despacho realizado pelo seu aeroviário. Pergunta se não seria um documento exigido pela fiscalização.

31. Aborda o inciso I do art. 123, o art. 165 e o art. 297 do CBA. Alega que a previsão do artigo 297 do CBA é de que há a existência de solidariedade entre um e outro quando um preposto comete infração. Repisa que há responsabilidade. Porém, argumenta que a lei determinou tão somente a solidariedade para garantir a satisfação da obrigação oriunda da responsabilidade pelo ato do preposto.

32. Dispõe que parece um tanto quanto desarrazoado imaginar que alguém pode ser imputado por designar um funcionário habilitado para exercer tal função e responder pelos atos praticados dentro de suas autonomias. Alega que caso a empresa designe alguém não habilitado para exercer função, aí sim seria possível incidir a culpa *in eligendo*, causada pela contratação de funcionário não habilitado para exercer função que exige aptidão técnica. O que não ocorreu no caso em epígrafe. Afirma que os funcionários estavam aptos para exercer suas funções. Acrescenta que a responsabilidade *in vigilando* é exclusiva e irrenunciável desta Agência, no sentido de fiscalizar o cumprimento da lei, não se exigindo do operador que fiscalize e exerça o poder de polícia.

33. Afirma que, conforme mesmo aponta a Especialista em Regulação, quem cometeu a ação infracional foi o despachante ou piloto. E que a empresa só poderia ser autuada por permitir as condutas elencadas nos incisos onde existem o tipo infracional "permitir". Considera que resta configurada a autuação homenageando a relação obrigacional solidária, conforme artigo 297.

34. Repisa que há o raciocínio lógico de que os Operadores Aéreos exercem função por meio de seus prepostos. Mas a própria lei fez distinção entre um e outro para que suas condutas não se confundam, limitando a imputabilidade e consequentemente a responsabilidade, o que deve também ser respeitada por esta Agência signatária do princípio da Legalidade.

35. Alega que a responsabilidade solidária não se confunde, portanto, com uma responsabilidade distinta que fora atribuída a operador e preposto. Dispõe que a responsabilidade prevista no artigo 297 é sempre solidária. Ressalta que a empresa já foi autuada pela infração cometida pelo seu preposto e quitou com a obrigação. Afirma que a existência do pagamento de uma outra multa atribuída ao devedor solidário, pela mesma situação fática, enseja sim em *bis in idem*, repudiado no ordenamento jurídico pátrio. Acrescenta que tal entendimento está pacificado na Agência Nacional de Aviação Civil onde membro da Junta Recursal vota no recurso do processo administrativo nº 60800.130388/2011-40, originado da lavratura do auto de infração número 02846/2011, no sentido de que quando um preposto comete infração, a empresa deve ser acionada em sede de solidariedade caso não seja possível a identificação do agente infrator. Ainda, tal sanção deve ser pautada dentro da proporcionalidade do valor da sanção. Assim, considera que mantém-se a ideia de que um é o sujeito ativo da infração (imputável) e o outro é o responsável solidário (artigo 297 CBA). Repisa que a pessoa jurídica será sempre solidária nas infrações cometidas pelos seus prepostos. O que não enseja em aplicação de sanção para destinatários distintos, mas na quitação da obrigação por qualquer dos dois exonerando o outro.

36. Aduz a continuidade delitiva. Afirma que, no presente caso, verifica-se que o Agente da Autoridade de Aviação Civil examinou todos os aspectos da conduta supostamente infracional, isto é, os delineou quando da emissão do Auto de Infração em epígrafe e, mesmo assim, visa penalizar, diversas vezes, a Empresa pelo mesmo suposto fato gerador em flagrante desrespeito a princípios constitucionais e legais.

37. Consigna que todas as infrações em epígrafe, relacionadas no Auto de Infração nº 005460/2016, foram provenientes, na essência, do mesmo Relatório de Fiscalização, do mesmo suposto fato típico em espécie, bem como das mesmas condições, ou ao menos semelhantes, de modo e maneira de execução, conforme se pode comprovar pela proximidade das datas e capitulação dos respectivos documentos de autuação que, segundo posicionamento do então Presidente da Junta Recursal, o qual adotou posicionamento consolidado do STF no sentido de compilar em um único Auto de Infração os fatos da mesma espécie ocorridos num período de 30 dias, consubstanciados nos Autos de infração em epígrafe. Acrescenta que em decisão firmada por Especialista em Regulação da Aviação Civil é reconhecida a existência do Instituto da Continuidade Delitiva, sinalizando a existência e aplicação do instituto no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil- ANAC. Acrescenta que neste sentido, o então Presidente da Junta Recursal da ANAC, sob a ótica da analogia ao art. 71 do Código Penal, assim como em atenção à existência da Continuidade Delitiva em nosso ordenamento, conforme previsão estatuída no art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999, entende que, quando o agente, mediante mais de uma conduta de mesma espécie que, no caso em epígrafe é a mesma conduta, com os demais requisitos já supridos, tais referentes ao tempo e lugar, devendo ser aplicada somente 01 (uma) sanção, em plena homenagem aos Princípios da Legalidade e da Segurança Jurídica. Descreve que corroborando com o entendimento de que ocorreu a lavratura de autos de infração de forma excessiva, o então Presidente da Junta Recursal postou tese sobre esse tema, afirmando sua convicção "de que o princípio da 'conduta continuada' poderá, sim, ser aplicado em processo sancionador desta ANAC", pronunciando-se, desta forma em uma de suas célebres decisões.

38. Afirma ser inquestionável o fato de que é reconhecida a aplicabilidade da teoria da continuidade delitiva pela jurisprudência da própria ANAC e que, no vertente caso, o Auto de Infração deveria ser glosado para que nele se contivesse, se fosse o caso, a imposição de uma multa apenas para as diversas infrações acima aduzidas, de acordo com a dosimetria e a valoração definida pela Autoridade de Aviação Civil.

39. Considera que levando-se em consideração o entendimento da Doutrina, da Jurisprudência e da própria Agência no que tange à Continuidade Delitiva, 25 despachos realizados em confronto com a EO, devem ser considerados para fins de aplicação de 2 (DUAS) penalidade, apontando as circunstância de tempo (30 dias). Repisa que para a incidência da continuidade delitiva há necessidade de uma pluralidade de condutas cometidas em determinada circunstância de tempo (30 dias), modo de execução e lugar. Não há a incidência de uma única infração. Mas tão somente de consideração de uma única para

fins de aplicação de sanção

40. Alega que ao autuar operador e preposto, a ANAC utilizou interpretação do dispositivo legal de modo diverso para ambos. Informa que diferente do entendimento aplicado ao Operador Sideral Linhas Aéreas no Auto de Infração nº 004721/2016, utilizou o entendimento de que cada infração corresponde a cada dia em que foi realizada operação. Informa que o analista, ao fundamentar sua decisão, considerou para os aeroviários e aeronautas como infração para fins de aplicação de sanção cada operação realizada, ainda que houvesse várias em um dia. Portanto, no dia em que houve três operações, as três daquele dia foram consideradas para fins de aplicação de sanção. E que para a empresa, foi aplicado o entendimento de que todas as condutas de um único dia seriam consideradas como uma única conduta para fins de aplicação da sanção. Argumenta que não houve motivação expressa para a mitigação do cúmulo material com relação ao Operador da Aeronave e foi aplicado um entendimento mais gravoso aos seus prepostos, que em tese, possuem uma menor capacidade financeira. Argumenta que há flexibilidade para individualização das condutas por parte dessa Agência. Porém, um entendimento mais benéfico do que o aplicado ao Operador deve ser utilizado na individualização das condutas dos prepostos tendo em vista a capacidade econômica das partes.

41. Aborda a autolimitação administrativa, alegando que no caso em epígrafe houve as mesmas circunstâncias hábeis a fazer incidir a continuidade delitiva nas infrações administrativas conforme relatado nos pareceres de processo administrativo dessa Agência. Afirma que devem, portanto, incidir também no caso em epígrafe para corrigir o comportamento contraditório da ANAC. Salienta o dever de coerência da Administração Pública, como decorrência do Princípio da Igualdade, consagrado no artigo 3º, IV e artigo 5º caput da CRFB/88, que impõe o dever de igualdade de tratamento quando diante de uma mesma situação jurídica. Acrescenta que efetiva-se a impessoalidade administrativa prevista no artigo 37, caput, CRFB/88, como corolário da isonomia, evitando tratamento que favoreça alguns em detrimento de outros, enaltecendo ainda o dever de eficiência do gestor público.

42. Face ao explicitado arrazoadado, por considerar restar equivocada a sustentação emanada pelo Agente Autuador, diante do elenco juntado pelo Autuado, que comprovou exaustivamente o equívoco do que fora noticiado, desconstituindo a presunção *iuris tantum* de veracidade do Ato em epígrafe, onde vigem provas pré-constituídas, no manuseio das diretrizes dos Princípios do Contraditório e da Ampla Defesa, com fulcro no art. 5º, inciso LV da Constituição da República, com atenção aos fatos e fundamentos minudentemente diligenciados, restando, equivocados o dito Auto de Infração, pede o arquivamento do Auto de Infração em epígrafe, reconhecendo a solidariedade entre prepostos e operador para responder pelas infrações: alternativamente, pede o reconhecimento da incidência da continuidade delitiva administrativa reduzindo para duas sanções aplicadas, retificando o comportamento contraditório da administração, com fundamento no art. 15, inciso I, da Resolução da ANAC nº 25/2008.

43. Junto ao Recurso consta Procuração, documento de identidade e documento de subestabelecimento.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

44. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 211(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC (SEI nº 0365011).

45. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 0375751).

46. Extrato do SIGEC (SEI nº 0375751).

47. Extrato de página com dados do Sr. Joab Xavier Silva (SEI nº 1411645).

48. Extrato do SIGEC (SEI nº 1411652).

49. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 104/2018/CCPI/SPO-ANAC (SEI nº 1411664).

50. Extrato de página dos Correios de rastreamento de objeto (SEI nº 1551719).

51. Despacho (SEI nº 1564560) para re-notificação de decisão.

52. Extrato do SIGEC (SEI nº 1565590).

53. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 599/2018/CCPI/SPO-ANAC (SEI nº 1564599).

54. Despacho de encaminhamento (SEI nº 1637844).

55. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 2004074).

56. É o relatório.

DILIGÊNCIA

57. O interessado foi autuado por executar despacho de voo de um aeronave para operação IFR sem que o sistema RNAV utilizado estivesse autorizado nas EO do operador, sendo informado no AI nº 005460/2016 o descumprimento do item 121.349(a)(3) do RBAC 121. Além disso, é informado que o autuado atuava como Despachante Operacional de Voo (DOV) na empresa Sideral Linhas Aéreas.

58. Diante do exposto, cabe observar o que consta do item 121.349(a)(3) do RBAC 121, em vigor à época.

RBAC 121

121.349 – REQUISITOS GERAIS PARA EQUIPAMENTO DE NAVEGAÇÃO E COMUNICAÇÕES

(a) Ninguém pode conduzir operações em condições VFR em rotas onde não seja possível a navegação por contato ou em condições IFR a menos que:

(...)

(3) qualquer sistema RNAV usado para atender aos requisitos de equipamento de navegação desta seção esteja autorizado nas Especificações Operativas do detentor de certificado;

59. Analisando o que consta do item 121.349(a)(3) do RBAC 121 verifica-se que é previsto que não se pode conduzir operações para as quais sejam requeridos sistemas RNAV para navegação a menos que isto seja autorizado nas Especificações Operativas do detentor do certificado. No presente caso, foi demonstrado nos autos que na EO da empresa Sideral não constava a autorização para as operações RNAV realizadas. Ocorre, que entende-se que o item 121.349(a)(3) do RBAC 121 estabelece requisitos para o operador da aeronave, na medida em que define as condições sob as quais ninguém pode conduzir operações. Neste sentido, torna-se necessário identificar qual seria o item da norma no qual se poderia enquadrar a figura do Autuado (DOV).

60. Assim, foi identificado que nas seções 121.533 e 121.537 do RBAC 121 são estabelecidos requisitos referentes à responsabilidade pelo controle operacional de acordo com o tipo de operação, conforme exposto a seguir.

RBAC 121

121.533 – RESPONSABILIDADE PELO CONTROLE OPERACIONAL. OPERAÇÕES DOMÉSTICAS E DE BANDEIRA

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

(b) O piloto em comando e o despachante de voo são solidariamente responsáveis pelo planejamento pré-voo, atrasos e liberação do despacho de um voo em conformidade com este regulamento e com as especificações operativas.

(c) O despachante operacional de voo é responsável por:

(1) acompanhamento do progresso de cada voo;

(2) emissão de informações necessárias à segurança do voo; e

(3) cancelamento ou redespacho do voo se, em sua opinião ou na opinião do piloto em comando, o voo não puder ser realizado ou continuado com a segurança com que foi originalmente planejado ou liberado.

(d) O piloto em comando de um avião está, durante todo o tempo de voo, em comando do avião e da tripulação, sendo responsável pela segurança dos passageiros, dos tripulantes, da carga e do avião.

(e) O piloto em comando tem total controle e autoridade sobre a operação do avião e os demais tripulantes e suas obrigações em voo, sem limitações, mesmo que não possua certificados válidos que o autorizem a executar as obrigações daqueles tripulantes.

(f) Nenhum piloto pode operar um avião de maneira negligente ou descuidada, colocando em risco vidas e propriedades.

121.537 – RESPONSABILIDADE PELO CONTROLE OPERACIONAL. OPERAÇÕES SUPLEMENTARES

(a) Cada detentor de certificado que conduza operações suplementares:

(1) é responsável pelo controle operacional de seus voos; e

(2) deve indicar, em seu manual, cada pessoa autorizada e por ela a exercer controle operacional desses voos.

(b) O piloto em comando e o chefe de operações são solidariamente responsáveis pelo início, desenvolvimento, desvios para alternativas e conclusão de cada voo, em conformidade com este regulamento e as especificações operativas. O chefe de operações pode delegar as tarefas de início, desenvolvimento, desvios para alternativas e conclusão de cada voo mas não pode delegar sua responsabilidade sobre essas tarefas.

(c) O chefe de operações é responsável pelo cancelamento, atraso ou desvio para alternativa de um voo se, em sua opinião ou na opinião do piloto em comando, o voo não puder ser realizado ou se desenvolver dentro do nível de segurança com que foi planejado. O chefe de operações é responsável por assegurar que cada voo seja acompanhado, pelo menos, nos seguintes itens:

(1) decolagem do aeródromo de partida e pouso no aeródromo de destino, incluindo pousos intermediários e eventuais desvios para alternativas;

(2) atrasos por defeitos ou por manutenção ocorridos nos aeródromos de origem, de destino e intermediários;

(3) qualquer condição conhecida que possa afetar adversamente a segurança do voo.

(d) O piloto em comando tem total controle e autoridade sobre a operação do avião e os demais tripulantes e suas obrigações em voo, sem limitações, mesmo que não possua certificados válidos que o autorizem a executar as obrigações daqueles tripulantes.

(e) Cada piloto em comando de um avião é responsável pelo planejamento e operação do voo em conformidade com este regulamento e as especificações operativas.

(f) Nenhum piloto pode operar um avião de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades.

61. Analisando o que consta acima das seções 121.533 e 121.537 do RBAC 121, é possível constatar que, conforme previsto no item 121.533(b) do RBAC 121, no caso de **operações domésticas e de bandeiras é previsto que o piloto em comando e o despachante de voo são solidariamente responsáveis** pelo planejamento pré-voo, atrasos e liberação do despacho de um voo em conformidade com o regulamento e com as especificações operativas. Enquanto que, de acordo com o previsto no item 121.537(b) do RBAC 121, no caso de **operações suplementares é previsto que o piloto em comando e o chefe de operações são solidariamente responsáveis** pelo início, desenvolvimento, desvios para alternativas e conclusão de cada voo, em conformidade com o regulamento e as especificações operativas. O chefe de operações pode delegar as tarefas de início, desenvolvimento, desvios para alternativas e

conclusão de cada voo mas não pode delegar sua responsabilidade sobre essas tarefas.

62. Diante do exposto, verifica-se que há diferenciação no regulamento das figuras tidas como responsáveis para garantir a conformidade do voo com as especificações operativas e com o próprio regulamento em função das operações realizadas. Destacando-se que no caso de operações suplementares a responsabilidade é imputada ao piloto em comando e ao chefe de operações, sendo previsto, ainda, no item 121.537(b) do RBAC 121 que o chefe de operações pode delegar suas tarefas, mas não pode delegar sua responsabilidade sobre essas tarefas. Portanto, entende-se que seria cabível, a princípio, o entendimento de que em caso de operação suplementar não seria possível imputar ao despachante operacional de voo a responsabilidade pelo despacho realizado em desacordo com o previsto nas especificações operativas do operador, visto que a responsabilidade é do chefe de operações.

63. Em consulta ao link <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/especificacoes-operativas#rbac-121--atualizado-em-02-09-2019> ao verificar as Especificações Operativas da empresa Sideral Linhas Aéreas constata-se que atualmente a mesma está autorizada a realizar operações suplementares. Contudo, entende-se necessário que seja esclarecido se na datas das irregularidades descritas no AI nº 005460/2016 (período de 01/06/2012 até 06/07/2012) a referida empresa também estava autorizada a realizar apenas operações suplementares.

64. Além disso, torna-se essencial para o deslinde do caso que o setor de normas da SPO esclareça, em caso de ser informado que no período das irregularidades descritas no AI nº 005460/2016 a empresa era autorizada a realizar apenas operações suplementares, se entende que as irregularidades descritas no Auto de Infração em tela devem ser imputadas ao Despachante Operacional de Voo, tendo em conta o estabelecido no item 121.537(b) do RBAC 121.

65. 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 para que busque as informações necessárias para que os seguintes quesitos sejam atendidos/respondidos:

- No período de 01/06/2012 até 06/07/2012 a Sideral Linhas Aéreas estava autorizada a realizar apenas operações suplementares?
- Caso no período de 01/06/2012 até 06/07/2012 a Sideral Linhas Aéreas estivesse autorizada a realizar apenas operações suplementares, o setor de normas da SPO entende que é possível imputar ao Autuado (Despachante Operacional de Voo) a responsabilidade pelas irregularidades descritas no AI nº 005460/2016, tendo em conta o estabelecido no item 121.537(b) do RBAC 121?

CONCLUSÃO

66. Diante do exposto, sugiro CONVERTER EM DILIGÊNCIA o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que seja encaminhado 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.

67. 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.

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

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

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



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/04/2020, às 07:25, 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 **4188148** e o código CRC **D11688EE**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 302/2020

PROCESSO Nº 00066.503444/2016-11

INTERESSADO: Joab Xavier Silva

Brasília, 31 de março de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por JOAB XAVIER SILVA, CPF 08871120809, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), proferida dia 04/01/2018, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), para cada uma das 25 (vinte e cinco) infrações com valor total de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), pelo cometimento de infração identificada no Auto de Infração nº 005460/2016 pela prática de executar despacho de voo de uma aeronave para operação IFR, sem que o sistema RNAV utilizado esteja autorizado nas Especificações Operativas (EO) do operador, descumprindo a seção 121.349(a)(3) do RBAC nº 121. 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 121.349(a)(3) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 121.

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 292/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4188148], 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, a fim de que estes sejam encaminhados à CCPI/SPO para que busque as informações necessárias para que os seguintes quesitos sejam atendidos/respondidos:

1. No período de 01/06/2012 até 06/07/2012 a Sideral Linhas Aéreas estava autorizada a realizar apenas operações suplementares?
2. Caso no período de 01/06/2012 até 06/07/2012 a Sideral Linhas Aéreas estivesse autorizada a realizar apenas operações suplementares, o setor de normas da SPO entende que é possível imputar ao Autuado (Despachante Operacional de Voo) a responsabilidade pelas irregularidades descritas no AI nº 005460/2016, tendo em conta o estabelecido no item 121.537(b) do RBAC 121?

5. **Importante observar os termos do disposto na Lei nº 9.873, de 23/11/1999, 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 02/04/2020, às 15:24, 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 **4200379** e o código CRC **280121F7**.