



PARECER N° 421/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00068.500344/2016-13
INTERESSADO: GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração: 004779/2016 **Lavratura do Auto de Infração:** 05/09/2016

Crédito de Multa (SIGEC): 662.390/18-5

Infrações: Permitir que se opere aeronave sem possuir proficiência linguística.

Enquadramento: alínea "b" do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 61.10(d) do RBAC 61

Datas das infrações: conforme tabela anexada ao AI

Proponente: Renata de Albuquerque de Azevedo – SIAPE 1766164

1. **RELATÓRIO**

1.1. **Introdução**

Trata-se de recurso interposto por GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 00068.500344/2016-13, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações (SEI) desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 662.390/18-5.

O Auto de Infração nº 004779/2016, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 05/09/2016, capitulando as três condutas do Interessado na alínea "b" do inciso III do art. 302 do CBA – Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565, de 19/12/1986) c/c item 61.10(d) do RBAC 61, descrevendo-se o seguinte (SEI nº 0104695 e 0109021):

CÓDIGO DA EMENTA

00.0007565.0219

DESCRIÇÃO DA EMENTA

Permitir que se opere aeronave sem possuir proficiência linguística.

HISTÓRICO

Foi constatado, após análise das evidências colhidas durante a auditoria especial na Base Principal de Operações da empresa GOLDEN AIR AEROTÁXI LTDA, realizada no seu hangar (SBFL), no dia 02.06.2016, que a referida sociedade empresária permitiu, nos trechos elencados na tabela em anexo, que o Sr. JAIRO ROBERTO STOCCO, CANAC 519199, realizasse voos fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro sem a proficiência linguística requerida, contrariando os parágrafos (a) a (d) da seção 61.10 do RBAC 61 da ANAC.

Em anexo ao Auto de Infração, é apresentada a Tabela com as informações das irregularidades constatadas, conforme reprodução a seguir:

Nº de irregularidades	Data da ocorrência	Origem / Destino
1	09/10/2014	TJSJ / SBBE
2	15/01/2015	SBCT / SCEL
3	16/01/2015	SCEL / SBFL

Relatório de Fiscalização

Consta nos autos o 'Relatório de Fiscalização', no qual são apontadas as irregularidades constatadas e menciona que o correto indicativo de localidade apostado no Diário de Bordo, relativo ao dia 09/10/2014, é TJSJ, conforme declaração do operador – SEI nº 0148179.

Em adição, são apresentadas as cópias dos seguintes documentos probatórios (SEI nº 0148246):

- Páginas nº 27 e 46 do Diário de Bordo nº 012/PT-LDM/2014;
- Extrato do sistema SACI com detalhe do aeronavegante Sr. JAIRO ROBERTO STOCCO, CANAC 519199;
- Carta emitida em 20/07/2016 pela parte Interessada, GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA e assinada pelo Diretor de Operações, Sr. Jairo Roberto Stocco, em referência ao ofício nº 353/2016/GOAG-PA/SPO.

1.2. Defesa do Interessado

Notificado da lavratura do Auto de Infração em 16/11/2016 (SEI nº 0224575), o Autuado apresentou defesa em 07/12/2016 (SEI nº 0247039 e 0262913).

Nos documentos, o Autuado apresenta, resumidamente, as seguintes alegações:

- Indica que o “auto de infração refere-se a multa pelo suposto descumprimento da legislação atinente a proficiência linguística”. Menciona o art. 291 do CBA e art. 4º da Resolução ANAC nº 25/2008.
- Afirma que “não trabalhou de forma declinada pelo fiscal”. Alega equívoco no preenchimento do diário de bordo, declarando que o “Sr. Jairo não realizou voo internacional, mas apenas o voo Belém (SBBE) até Rio de Janeiro (SBGL)” e “o trajeto realizado internacionalmente foi efetuado pelos comandantes Cristiano (705301) e co-piloto Moreira (688481)”. Ao final, pugna pela improcedência.
- Menciona o Parecer nº 2/2014/SPO/ANAC e Despacho nº 30/2014/SPO/ANAC, sobre o entendimento fincado na SPO que trata de orientações para tratamento de matéria com base na autuação de comissário de voo diante do descumprimento do art. 30 da Lei nº 7.183/84. O Interessado requer a observância de forma subsidiária desse entendimento, que sustentaria, segundo o administrado, a anulação da infração.
- Aduz que deve ser levado em conta o princípio *non bis in idem*, apresentando seus argumentos de terem sido lavrados autos de infração para a empresa e para o tripulante pelo mesmo motivo. Indica ausência de norma prevendo dupla punição pelo mesmo fato e requer a insubsistência do presente auto.
- O Interessado requer que seja considerada “a inexistência de auto de infração em período de um ano anterior ao presente” e indica que o “requerimento é realizado de forma acessória a presente defesa, caso a mesma não seja aceita”. Menciona o art. 22, §1º, da Resolução ANAC nº 25/2008. Afirma que deve ser levado em conta que a empresa “realizou treinamento com os comandantes

afim de regularizar o suposto fato contido no auto” e declara que “após tal reunião foi implementado novos documentos, justamente para que não houvesse qualquer outra interpretação que pudesse gerar o presente auto.” Caso não seja considerado insubsistente o presente auto, requer que seja considerada a atenuante.

- O Autuado requer que seja provido o recurso, devendo ser declarado prescrito o presente processo. Alternativamente, que sejam canceladas as multas aplicadas pelas razões expostas em sua defesa. Caso não haja a improcedência do processo, o fornecimento do prazo requerido. Ao final, pede deferimento.

1.3. **Diligência**

Em 20/04/2017, foi emitido o Despacho de diligência, solicitando que seja acostado aos autos a cópia dos documentos: Parecer 2/2014/SPO/ANAC e Despacho 30/2014/SPO/ANAC (SEI nº 0616903).

Em Despacho, de 08/05/2017, a Superintendência de Padrões Operacionais restituiu o processo com a justificativa que a documentação solicitada já se encontrava disponível nesta CCPI (SEI nº 0656779).

Anexadas aos autos as cópias dos documentos: Parecer 02/2014/SPO/ANAC (SEI nº 1048781) e Despacho 30/2014/SPO/ANAC (SEI nº 1048818), DCERTA 09/10/14 (SEI nº 1051945), DCERTA 15/01/15 (SEI nº 1051956) e DCERTA 16/01/15 (SEI nº 1051966).

1.4. **Decisão de Primeira Instância**

Em 03/01/2018, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com agravante baseada no inciso IV do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("exposição ao risco da integridade física de pessoas"), de penalidade de multa no patamar médio no valor de R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais) – SEI nº 1052239 e 1184677.

Consta nos autos a Notificação de Decisão – PAS nº 79/2018/CCPI/SPO-ANAC, documento assinado eletronicamente em 08/01/2018 (SEI nº 1407750), informando o Interessado acerca da aplicação de penalidade de multa, abrindo prazo para interposição de recurso.

1.5. **Recurso do Interessado**

Tendo tomado conhecimento da decisão em 15/01/2018 (SEI nº 1513013), o Interessado postou recurso em 24/01/2018 (processo anexado nº 00065.004767/2018-91, SEI nº 1482909).

Em suas razões, o Interessado recorre apresentando as seguintes alegações:

- Aduz quanto à suposta incompetência do autuante. Menciona o art. 42 do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016), sustentando que somente as Superintendências e os titulares dos órgãos de assistência direta e imediata vinculados diretamente à Diretoria têm competência legal para aplicar penalidades resultantes do descumprimento da legislação aeronáutica. Entende que “a pessoa que apreciou o recurso não tem competência para tanto”, sendo esse motivo para anulação do auto de infração. Alega também que o auto de infração é nulo por não demonstrar que o ato foi praticado por servidor público competente. Aponta que é impossível determinar se quem aplicou o auto de infração tinha as condições de legalidade e legitimidade para tal, tendo em vista que não há nenhuma informação no auto de infração, ou mesmo publicação em Diário Oficial da União, de qualquer ato de delegação de competência para autuante. Apresenta seu entendimento que, caso haja delegação, esta fere o que determina o art. 11 da Lei nº 9.784/99, a qual indica que a competência é irrenunciável e se exerce pelos órgãos administrativos a que foi atribuída como própria, salvo os casos de delegação de competência e avocação legalmente admitidas. Reclama que não pode exercer seu amplo direito de defesa, justificando que não consta no auto de infração a indicação da autoridade competente, nem mesmo um endereço de

correspondência, para a qual deveria apresentar sua defesa.

- No mérito, o Recorrente alega que “não pode desenvolver sua ampla defesa, tendo em vista não saber se o autuante tem competência legal, dentro de sua formação, para praticar tal procedimento e não há indicação da autoridade a qual deva ser dirigido a defesa”.
- Cita a Nota Técnica nº 10/2016/ACPI/SPO e pugna pela aplicação do princípio de razoabilidade nos casos de infrações repetitivas que englobem o mesmo conjunto probatório, sustentando que essas não devem ser individualizadas, e sim tratadas em conjunto.
- Apresenta suas alegações quanto ao princípio *non bis in idem* e afirma que “ninguém pode ser sancionado duas vezes pela mesma infração”. Declara que “inexiste fundamento para multiplicação da multa, eis que o auto não pode ser dividido, conforme extensamente já declinado no recurso, e na presente peça”.
- Alega que “não foi apresentada a razão da multa ter sido aplicada patamar médio, sendo certo que se mantida deve ser em patamar mínimo”.
- Ao final, reitera sua solicitação para que seja provido o recurso, devendo ser declarado prescrito o presente processo. Caso não seja este o entendimento, requer que seja cancelada a multa aplicada pelas razões expostas. Requer fornecimento do prazo requerido, caso não haja a improcedência do processo.

Tempestividade do recurso certificada em 06/07/2018 – SEI nº 1994218.

1.6. ***Outros Atos Processuais e Documentos***

Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral emitido pela Receita Federal (SEI nº 1407713).

Anexado aos autos o Extrato de Lançamento do Sistema SIGEC (SEI nº 1407719).

Em Despacho emitido pela Secretaria desta ASJIN em 14/05/2018, foi indicado que o recurso apresentado se trata de documento subscrito por advogado sem habilitação (SEI nº 1813672).

Notificado da necessidade de saneamento da irregularidade, por meio do Ofício nº 138/2018/ASJIN-ANAC, de 14/05/2018 (SEI nº 1813694), o Interessado apresentou manifestação para cumprimento das exigências quanto à habilitação de procurador (SEI nº 1886110).

Consta aos autos o Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 06/07/2018 (SEI nº 1994218), encaminhando o processo para análise e deliberação.

Constam nos autos as solicitações de vistas pelo Interessado (SEI nº 2243062 e 2389267).

É o relatório.

2. **PRELIMINARES**

2.1. ***Da Alegação da Ocorrência de Prescrição***

Em suas alegações, o Interessado requer que seja provido o recurso, devendo ser declarado prescrito o presente processo.

Primeiramente, ressalta-se que a Lei nº 9.873, de 23/11/1999 estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências, apresentando, seu artigo 1º, conforme disposto *in verbis*:

Lei nº 9.873/99

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e

indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

(...)

Cabe mencionar que o art. 2º do mesmo diploma normativo prevê como marcos interruptivos do prazo prescricional a citação ou notificação do infrator, qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato e a decisão condenatória recorrível. Vale notar, ainda, que a interrupção importa em reinício da contagem do prazo.

Lei nº 9.873/99

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III – pela decisão condenatória recorrível.

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

(grifo nosso)

Por fim, o artigo 8º da Lei revoga as disposições em contrário, “ainda que constantes de lei especial”:

Lei nº 9.873/99

Art. 8º Ficam revogados o art. 33 da Lei nº 6.385, de 1976, com a redação dada pela Lei nº 9.457, de 1997, o art. 28 da Lei nº 8.884, de 1994, e demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.

Ainda, frisa-se que o tema já foi exaustivamente analisado pela Procuradoria Federal junto à ANAC nos Pareceres nº 0158/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, 0347/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU e 01/2015/PROT/PFANAC/PGF/AGU. Assim, com base na referida Lei e nesses Pareceres, pode-se afirmar o seguinte:

No caso em tela, as infrações imputadas ocorreram em 09/10/2014, 15/01/2015 e 16/01/2015, sendo o auto de infração lavrado em **05/09/2016** (SEI nº 0104695 e 0109021). O Autuado foi notificado da(s) infração(ões) em **16/11/2016** (SEI nº 0224575). Verifica-se, ainda, que a decisão de primeira instância é datada de **03/01/2018** (SEI nº 1052239 e 1184677).

Conforme o art. 2º da Lei nº 9.873/99, a prescrição da ação punitiva é **interrompida** conforme disposto em seus incisos, reiniciando, assim, a contagem do prazo. Ou seja, verifica-se que houve marco interruptivo do prazo prescricional, o que nos leva a concluir que se encontra dentro do lapso temporal disposto no *caput* do artigo 1º da Lei nº 9.873/99, afastando-se, portanto, a alegação do Interessado quanto à prescrição quinquenal.

Importante apontar que não houve a prescrição intercorrente, conforme estabelecida no §1º do art. 1º da Lei nº 9.873/99, conforme verificação dos autos, a qual segue:

- Os fatos geradores ocorreram em 09/10/2014, 15/01/2015 e 16/01/2015, sendo lavrado o Auto de Infração com o início do presente processo administrativo em 05/09/2016 (SEI nº 0104695 e 0109021);

- O Interessado foi notificado da lavratura do Auto de Infração em 16/11/2016 (SEI nº 0224575), tendo apresentado sua defesa em 07/12/2016 (SEI nº 0247039);
- A decisão de primeira instância foi prolatada em 03/01/2018 (SEI nº 1052239 e 1184677);
- Notificado da decisão em 15/01/2018 (SEI nº 1513013), o interessado apresenta recurso em 24/01/2018 (SEI nº 1482909), sendo a tempestividade do recurso certificada em 06/07/2018 (SEI nº 1994218).

Diante do exposto, não houve interrupção em seu processamento em prazo igual ou superior a 3 (três) anos, não incidindo a prescrição intercorrente em nenhum momento, não cabendo, portanto, o requerido pelo interessado.

Dessa maneira afasta-se alegação de ocorrência de prescrição ou excesso do prazo de julgamento, visto que o presente processo foi analisado e julgado dentro dos prazos previstos na Lei nº 9.873/99.

2.2. *Da Regularidade Processual*

Preliminarmente, em observância ao princípio da autotutela, o qual confere à Administração o poder-dever de controlar seus próprios atos, conforme disposto na Lei nº 9.784/99 em seu art. 53 (“a Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade”), passo a analisar a fundamentação do presente processo administrativo, especialmente em relação à análise e decisão de primeira instância (SEI nº 1052239 e 1184677).

A Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 2º dispõe:

Lei nº 9.784

Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

Nesta mesma Lei, vê-se que a motivação é elemento fundamental da decisão, devendo essa ser clara, explícita e congruente com os fatos em análise:

Lei nº 9.784

CAPÍTULO XII - DA MOTIVAÇÃO

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

(...)

II - imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;

(...)

§1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

A motivação dos atos decisórios é elemento essencial que visa garantir ao Administrado o exercício pleno de seu direito constitucional à defesa, imprescindível para reputar-se válida a aplicação da sanção. De fato, só se pode efetivar o direito ao contraditório se explicitados os motivos de fato e de direito que levaram o julgador àquela decisão à qual se sujeita o Administrado.

Quanto ao presente processo, imputa-se à empresa GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA a prática das três condutas irregulares por ter permitido, nos trechos elencados na tabela em anexo ao Auto de

Infração, que o Sr. JAIRO ROBERTO STOCCO, CANAC 519199, realizasse os três voos nas datas de 09/10/2014, 15/01/2015 e 16/01/2015, fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro sem a proficiência linguística requerida, contrariando os parágrafos (a) a (d) da seção 61.10 do RBAC 61 da ANAC, contrariando, assim, o item 61.10(d) do RBAC 61.

Vale destacar que o presente caso trata de três operações distintas, utilizando a aeronave de asas fixas (Learjet), na qual requer, conforme registro no sistema SACI, dois profissionais como tripulação mínima para sua operação.

Diante das infrações descritas no Auto de Infração, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "b" do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, que dispõe o seguinte:

CBA

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

(...)

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

(...)

b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;

O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC 61, que estabelece as normas e procedimentos relativos à concessão de licenças, habilitações e certificados para pilotos, prevê, em sua seção 61.10 sobre as comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas envolvendo aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro, conforme a seguinte redação:

RBAC 61, Emenda 04 e 05

61.10 Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas envolvendo aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro

(a) Os requisitos estabelecidos nesta seção aplicam-se aos pilotos de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical ou dirigível que pretendam operar uma aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro.

(b) Todo piloto que pretenda operar nas condições estabelecidas no parágrafo (a) desta seção deve demonstrar as habilidades em falar e compreender a língua inglesa, submetendo-se ao exame de proficiência linguística elaborado pela ANAC.

(c) O desempenho do piloto no exame de proficiência linguística na língua inglesa, será averbado em sua licença da seguinte forma:

(1) “English level 4, 5, ou 6”, de acordo com o nível de proficiência na língua inglesa 4, 5 ou 6, atingido no exame de proficiência linguística, conforme a tabela do Apêndice A deste Regulamento; ou

(2) “English Not Compliant Annex 1” no caso em que o piloto tenha obtido níveis 1, 2 ou 3, ou não tenha realizado o exame de proficiência linguística na língua inglesa.

(d) Somente podem operar aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro os pilotos de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical ou dirigível que tiverem averbado em suas licenças o nível de proficiência na língua inglesa 4, 5 ou 6, de acordo com o parágrafo (c)(1) desta Seção.

(e) Os pilotos de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical ou dirigível que tiverem averbado em sua licença o nível de proficiência na língua inglesa 4 ou 5 devem se submeter à reavaliação conforme abaixo:

(1) pelo menos uma vez em cada três anos os pilotos que tiverem averbado o nível 4; e

(2) pelo menos uma vez em cada seis anos os pilotos que tiverem averbado o nível 5.

(f) Todas as licenças de pilotos brasileiros que forem emitidas, validadas ou quando as habilitações forem revalidadas terão averbadas a observação relativa à proficiência linguística do piloto na língua portuguesa (“Português Nível 6”).

(grifo nosso)

Desta forma, conclui-se mediante o exposto que, para operar aeronave de marcas brasileiras em voo internacional é preciso cumprir requisitos de proficiência linguística, conforme regras descritas no RBAC 61.

No Relatório da Fiscalização NURAC/POA (SEI nº 0148179), foram indicadas as três irregularidades ocorridas em datas distintas e a legislação aplicável aos fatos em análise. A fiscalização desta ANAC acrescenta que o tripulante Sr. JAIRO ROBERTO STOCCO, CANAC 519199, possuía a observação/restrição “ENGLISH NOT COMPLIANT ANNEX 1”, conforme os dados do aeronavegante dispostos no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI). Ainda, a fiscalização menciona que o correto indicativo de localidade apostado no Diário de Bordo, relativo ao registro do dia 09/10/2014, é TJSJ (em vez de ‘STSJ’), conforme declaração do operador aos autos.

A fiscalização desta ANAC anexa aos autos os seguintes documentos probatórios de forma a evidenciar as irregularidades constatadas: as páginas nº 27 e 46 do Diário de Bordo nº 012/PT-LDM/2014, o extrato do sistema SACI com detalhe do aeronavegante Sr. JAIRO ROBERTO STOCCO, CANAC 519199 sobre sua proficiência linguística e carta com esclarecimentos emitida em 20/07/2016 pela GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA (SEI nº 0148246).

Quanto a esses documentos probatórios, cabe observar que a página nº 46 do Diário de Bordo nº 012/PT-LDM/2014 apresenta os registros das operações de 15 e 16/01/2015 (SEI nº 0148246). Contudo, verifica-se que, para operação do dia 16/01/2015, trecho SCEL-SBFL, não foram preenchidos alguns dados no referido diário de bordo, inclusive referentes aos dados dos tripulantes.

Em Ofício nº 353/2016/GOAG-PA (SPO), de 07/07/2016, a fiscalização desta ANAC solicita informações à GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA para apuração de supostas irregularidades. Vale mencionar que uma solicitação da fiscalização diz respeito à indicação de quem eram o primeiro e o segundo em comando quando da realização do trecho SCEL-SBFL no dia 16/01/2015 (SEI nº 0098638, anexado ao processo nº 00068.500265/2016-02).

Importante ressaltar que a fiscalização anexa aos autos do presente processo a resposta da solicitação apresentada pela GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA, por meio de carta emitida em 20/07/2016 e assinada pelo então Diretor de Operações, Sr. JAIRO ROBERTO STOCCO (mesmo tripulante em questão) – SEI nº 0148246

Frisa-se que, na referida carta, a empresa aérea declara que, para a operação realizada no dia 16/01/2015, trecho SCEL-SBFL, o primeiro em comando era o tripulante Sr. Cristiano, CANAC 705301 e o segundo em comando, o tripulante Sr. Jairo, CANAC 519199. Cabe observar ainda que, após questionamento da fiscalização desta ANAC, houve a apresentação de cópia da página nº 46 do Diário de Bordo nº 012/PT-LDM/2014 pela GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA, incluindo os dados ausentes, conforme se verifica no documento SEI nº 0098638.

Portanto, conforme reportado pela fiscalização desta ANAC, restou esclarecida a tripulação que operou a aeronave PT-LDM em 16/01/2015, no trecho SCEL-SBFL.

2.2.1. Da Decisão de Primeira Instância

Diante o exposto nos relatos da fiscalização e documentos probatórios, venho apresentar a questão sobre os fatos analisados no documento ‘Análise Primeira Instância nº 1211/2017/CCPI/SPO (SEI nº 1052239) e decididos no documento ‘Decisão Primeira Instância nº 1828/2017/CCPI/SPO’ (SEI nº 1184677).

No item 2.2 do documento ‘Análise Primeira Instância nº 1211/2017/CCPI/SPO’ (SEI nº 1052239), o setor competente em primeira instância apresenta a análise da defesa, conforme redação que segue:

O autuado alega que “foi equívoco no preenchimento no diário de bordo, eis que o Sr. Jairo não realizou voo internacional, mas apenas o voo Belém (SBBE) até Rio de Janeiro (SBGL)”, sem mencionar a data para esse voo.

Alega ainda que “o trajeto realizado internacionalmente foi efetuado pelos comandantes Cristiano (705301) e co-piloto Moreira (688481)”, e também não menciona data do ocorrido.

O relatório de fiscalização (SEI 0148179) descreve que conforme registros no Diário de Bordo

(SEI 0148246) o Cmte Sr. JAIRO ROBERTO STOCCO, CANAC 519199 teria realizado os seguintes voos internacionais sem possuir averbação de proficiência linguística em sua licença:

Nº de irregularidades	Data da ocorrência	Origem / Destino
1	09/10/2014	TJSJ / SBBE
2	15/01/2015	SBCT / SCEL
3	16/01/2015	SCEL / SBFL

Para melhor esclarecimento foi feito pesquisa no sistema DCERTA da ANAC (SEI 1051945, 1051956, 1051966) que em comparação com os registros no Diário de Bordo (SEI 0148246) verificamos os seguintes dados:

Data da ocorrência	Diário de Bordo	SACI	Origem / Destino
09/10/2014	Cmte Cristiano	Cmte Jairo	TJSJ / SBBE
15/01/2015	Cmte Jairo	Cmte Marcio	SBCT / SCEL
16/01/2015	Não preenchido	0 registro voo	SCEL / SBFL

Assim constata-se que no Diário de Bordo, na verdade, somente consta como Cmte o Sr. Jairo em voos internacionais no voo do dia 15/01/2015. No entanto o Sistema DCERTA registra que esse voo foi realizado pelo Cmte Márcio.

(...)

Desta forma, o autuado responde porque permitiu que fosse realizado voo internacional no dia 15/10/2015, no trecho SBCT-SCEL, pelo comandante Sr. Jairo sem possuir averbação de proficiência linguística em sua licença, em desacordo com a legislação. Ressaltasse que tal infração apenas pode ter sido realizada, uma vez que foi permitido ao tripulante fazer uso da aeronave, quando designado para desempenhar tal função.

Como apurado e registrado no Diário de Bordo, houve cometimento do fato acima descrito o qual constitui infração capitulada no CBA.

Além do mais, a seção 61.10 estabelece claramente que somente podem operar aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro os pilotos que tiverem averbado em suas licenças o nível de proficiência na língua inglesa 4, 5 ou 6, que não ocorreu no presente caso no voo do dia 15/10/2015, devidamente registrado no Diário de Bordo (SEI 0148246), no trecho SBCT-SCEL pelo Cmte. Jairo CANAC 519199.

Verifica-se que a referida análise apresenta os dados da pesquisa no sistema DCERTA da ANAC e a comparação desses dados com o disposto no diário de bordo pela analista em primeira instância. A servidora constata ainda que “o autuado responde porque permitiu que fosse realizado voo internacional no dia 15/10/2015, no trecho SBCT-SCEL, pelo comandante Sr. Jairo sem possuir averbação de proficiência linguística em sua licença, em desacordo com a legislação”.

Cabe aqui mencionar o disposto no site desta ANAC sobre sistema DCERTA (endereço: <https://www.anac.gov.br/servicos-on-line/decolagem-certa-2013-dcerta>):

O Decolagem Certa (DCERTA) é um sistema informatizado de monitoramento pelo qual se **verificam as documentações relativas às condições das aeronaves, dos aeronautas e dos aeródromos registrados no Brasil**, a fim de observar se encontram-se em situação regular na ANAC, **por meio dos dados informados no plano de voo**.

Esse procedimento é único no mundo e foi instituído com a publicação da Resolução nº 151, de 7 de maio de 2010, sendo utilizado em sua totalidade desde dezembro de 2011.

O Sistema Decolagem Certa (DCERTA) se constitui em ferramenta voltada para a fiscalização da aviação geral, especificamente em termos de vigilância continuada, e de monitoramento dos voos da aviação civil brasileira. A implantação do DCERTA na totalidade dos aeroportos que contam com Salas de Serviço de Informação Aeronáutica (AIS) no Brasil tem permitido, desde a vigência da Resolução nº. 151/2010, a redução de irregularidades relativas à documentação do piloto ou da aeronave, estimulando a regularização de pendências dos tripulantes e operadores e o aumento da confiabilidade na base de dados do Sistema.

Essa verificação é feita quando o tripulante apresenta um plano de voo, por telefone ou nas Salas de Informação Aeronáutica (AIS) dos aeródromos brasileiros.

(grifo nosso)

Assim, entende-se que o sistema Decolagem Certa (DCERTA) tem a finalidade de verificar, como ferramenta de vigilância continuada, os dados informados quando o tripulante apresenta o plano de voo. Ou seja, são dados registrados antes da operação.

Sobre Diário de Bordo e seus registros, cabe apresentar o disposto no artigo 172 do CBA, conforme redação a seguir:

CBA

Art. 172.

O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

O preenchimento do Diário de Bordo, na época dos fatos, era regulamentado pela Instrução de Aviação Civil – IAC 3151, conforme redação a seguir:

IAC 3151

1.1 OBJETIVO

Estabelecer os procedimentos e normas para confecção e emissão dos Diários de Bordo para utilização nas aeronaves civis brasileiras, com o objetivo de atender aos requisitos estabelecidos no CBA, RBHA e legislação complementar, conforme aplicáveis, como também padronizar a sistemática de sua utilização, assegurando, desta forma, que **todas as atividades e ocorrências relacionadas ao voo sejam registradas, visando a um maior controle das atividades dos tripulantes e das aeronaves.**

(...)

CAPÍTULO 3 – DEFINIÇÕES

3.1 DIÁRIO DE BORDO

É o livro de registro de vôo, jornada e ocorrências das aeronaves e de seus tripulantes, em conformidade com o estabelecido no CBA, confeccionado de acordo com as instruções contidas nesta IAC.

(...)

Capítulo 4 – Normas Gerais

4.1 Aplicabilidade do Diário de Bordo

4.1.1 O Diário de Bordo de aeronave de que trata esta IAC é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras que operam segundo os RBHA 91, 135 e 121.

(...)

(grifo nosso)

Portanto, entende-se que o diário de bordo registra os dados do voo, jornada e ocorrências da aeronave realizadas pelo comandante responsável pela operação da aeronave.

Pelo exposto, para apuração das infrações em tela, entende ser adequada a utilização dos dados dispostos nas páginas do diário de bordo, nos esclarecimentos prestados pela empresa aérea e no sistema SACI, conforme documentos probatórios apresentados pela fiscalização desta ANAC aos autos.

Quanto à conclusão da análise em primeira instância, essa é apresentada conforme segue:

Além do mais, a seção 61.10 estabelece claramente que somente podem operar aeronave civil

brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro os pilotos que tiverem averbado em suas licenças o nível de proficiência na língua inglesa 4, 5 ou 6, que não ocorreu no presente caso no voo do dia 15/10/2015, devidamente registrado no Diário de Bordo (SEI 0148246), no trecho SBCT-SCEL pelo Cmte. Jairo CANAC 519199.

Face o exposto, fica caracterizada a infração ao requisito descrito no referido auto de infração, uma vez que a autuada permitiu que o Sr. JAIRO ROBERTO STOCCO, CANAC 519199, realizasse voos fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro sem a proficiência linguística requerida, contrariando os parágrafos (a), (b) e (d) da seção 61.10 do RBAC 61 da ANAC.

(...)

Desta forma, e considerando-se que esse parecer constitui-se peça meramente opinativa e de informação não vinculativa, restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no **artigo 302, inciso III, alínea “b” do Código Brasileiro de Aeronáutica** sendo sugerida decisão administrativa de **multa** para a infração descrita no auto de infração.

Em atenção ao texto da Análise de Primeira Instância nº 1211/2017/CCPI/SPO reproduzido acima, observa-se que há menção explícita e conclusão sobre a conduta referente à operação da aeronave no dia 15/01/2015, irregularidade de nº 2 apresentada na tabela em Anexo ao Auto de Infração (SEI nº 0109021).

Por fim, observa-se que, no documento Decisão Primeira Instância nº 1828/2017/CCPI/SPO (SEI nº 1184677), consta a concordância com a análise em primeira instância apresentada no documento SEI nº 1052239, nos termos do §1º, do artigo 50, da Lei n.º 9.784/1.999.

Frisa-se que o presente processo visa apurar as **três supostas infrações**, conforme apresentadas no Anexo ao Auto de Infração (SEI nº 0109021). Contudo, não se evidencia a análise, fundamentação e decisão quanto às irregularidades de números **1** e **3**, operações datadas de **09/10/2014** e **16/01/2015**, pelo setor competente de primeira instância.

A Resolução ANAC nº 25/2008, vigente à época da Decisão proferida trazia a possibilidade de apuração conjunta dos fatos conexos, como se pode ver do excerto a seguir:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 1º Havendo indícios da prática de uma única infração referente ao transporte aéreo público regular, da qual resulte a apresentação de reclamação por mais de um passageiro com reserva confirmada para o voo, será lavrado o Auto de Infração e instaurado o respectivo processo administrativo, sendo este instruído com todas as reclamações apresentadas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 2º Havendo indícios da prática de **duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s)**, será lavrado um único Auto de Infração, para a **apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas**. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

(grifo nosso)

Atualmente, a Resolução ANAC nº 472/2018 também autoriza expressamente o procedimento ao estabelecer:

Resolução 472/2018

Art. 13. Havendo conexão entre os fatos apurados, **2 (dois) ou mais PAS poderão ser reunidos**

visando à prolação de decisão conjunta.

(grifo nosso)

Entretanto, como se pode observar, apesar de a anterior Resolução ANAC nº 25/2008 autorizar a apuração conjunta dos fatos, a mesma traz a ressalva de que não se poderia abrir mão da individualização objetiva de **todas** as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas. Nenhuma novidade quanto a tal individualização nos trouxe o normativo mais recente a estabelecer providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC que autoriza a prolação de decisão conjunta, mas traz algumas observações, conforme se vê a seguir:

Resolução 472/2018

Art. 17. Havendo a prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto fático ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único auto de infração por pessoa física ou jurídica, **individualizando-se todas as condutas e normas infringidas.**

[...]

Art. 32. A decisão de primeira instância conterá motivação explícita, clara e congruente, abordando as alegações do autuado, indicando os fatos e fundamentos jurídicos pertinentes, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

§ 1º Na hipótese de prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas, prevista no art. 17 desta Resolução, **a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido na Seção IX do Capítulo II do Título III desta Resolução para a imposição de sanções.**

§ 2º **As decisões que cominarem sanções deverão discriminar a prática de cada uma das infrações cometidas**, salvo se caracterizada infração continuada conforme normativo específico.

§ 3º Na hipótese de decisão de sanção de multa pela autoridade julgadora, será lançado um único crédito em montante correspondente ao somatório das multas previstas **para cada uma das infrações cometidas.**

(grifo nosso)

Examinando a Decisão de primeira instância e a análise da qual se serve como subsídio, não se enxerga a requerida individualização das condutas e a consequente decisão aplicada a cada uma delas, conforme se exige na Resolução ANAC nº 25/2008 (norma vigente à época da decisão).

A Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, assim dispõe:

Lei 9784/99

CAPÍTULO XI

DO DEVER DE DECIDIR

Art. 48. A Administração tem o **dever de explicitamente emitir decisão nos processos administrativos** e sobre solicitações ou reclamações, em matéria de sua competência.

Portanto, no caso em análise, vê-se que a fiscalização da ANAC identifica três atos infracionais e anexa os apontamentos ao auto de infração. Entretanto, o setor competente de primeira instância parece explicitar apenas sua decisão quanto ao fato ocorrido em 15/01/2015, sem, no entanto, explicitar os motivos que determinaram a não consideração de dois dos fatos apontados pela fiscalização na aplicação da sanção.

Assim, por todo o exposto e diante a ausência fundamentação e decisão explícita sobre as irregularidades de nº 1 e 3 apresentadas em Anexo ao Auto de Infração nº 004779/2016, cujas operações ocorreram em 09/10/2014 e 16/01/2015, entende-se que o presente processo administrativo possui um vício na análise e decisão de primeira instância que deve ser corrigido.

Cabe citar o artigo 44 da Resolução ANAC nº 472/2018, que dispõe a seguinte redação:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 44. Do julgamento do recurso poderá resultar:

I - confirmação da sanção aplicada;

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

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

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

(...)

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

(grifo nosso)

Dessa forma, tendo em vista o dever de a Administração anular seus próprios atos, quando eivados de vício, nos termos do disposto no artigo 53 da Lei nº 9.784/99 abaixo transcrito, **a decisão de primeira instância deve ser anulada, cancelando-se a multa aplicada que constitui o crédito nº 662.390/18-5.**

Lei nº 9.784

Art. 53. A Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos.

Por fim, resta destacar que, em que pese não realizada a correta decisão de primeira instância, o que impõe o reconhecimento da nulidade em tela, esta ainda deve ser feita. Com efeito, tendo em vista que o exercício do poder de polícia é espécie de ato vinculado, não podendo a administração abdicar do dever de apurar os fatos de que tem ciência e de aplicar as sanções correspondentes, impõe-se a remessa do presente expediente à autoridade competente para que promova a necessária decisão.

Nessa linha, resta destacar que as ações praticadas pela Administração no exercício do seu poder de polícia, com o intuito de apurar infrações administrativas, devem respeitar os prazos prescricionais previstos na Lei nº 9.873/99.

3. CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro ANULAR a Decisão de Primeira Instância nº 1828/2017/CCPI/SPO (SEI nº 1184677), CANCELANDO-SE a multa aplicada que constitui o crédito nº 662.390/18-5 e RETORNANDO-SE O PROCESSO À ORIGEM (Superintendência de Padrões Operacionais – SPO) para a necessária DECISÃO.

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

Rio de Janeiro, 26 de maio de 2020.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO

Especialista em Regulação de Aviação Civil

SIAPE 1766164



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 26/05/2020, às 21:07, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4353647** e o código CRC **A22C9C62**.

Referência: Processo nº 00068.500344/2016-13

SEI nº 4353647



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 408/2020

PROCESSO Nº 00068.500344/2016-13
INTERESSADO: GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA

Brasília, 26 de maio de 2020.

Trata-se de Recurso Administrativo interposto por GOLDEN AIR - AEROTAXI LIMITADA, CNPJ 95.764.668/0001-11, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 03/01/2018, que aplicou multa no valor de multa de R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais), pelo cometimento da infração, quando a empresa aérea permitiu que o tripulante operasse a aeronave sem possuir proficiência linguística. A infração foi capitulada na alínea "b" do inciso III do art. 302 do CBA c/c item 61.10(d) do RBAC 61.

Com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer nº 421/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4353647], ressaltando que embora a Resolução 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.

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.

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 e atribuições dispostas no artigo 7º da Portaria nº 1.244/ASJIN, monocraticamente, DECIDO:

- ANULAR a Decisão de Primeira Instância nº 1828/2017/CCPI/SPO (SEI nº 1184677), CANCELANDO-SE a multa aplicada que constitui o crédito nº 662.390/18-5 e RETORNANDO-SE O PROCESSO À ORIGEM (Superintendência de Padrões Operacionais – SPO) para a necessária DECISÃO, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00068.500344/2016-13 e AI nº 004779/2016.

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

Publique-se.

Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 27/05/2020, às 16:13, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4353651** e o código CRC **21162493**.