



PARECER N° 267/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00068.002516/2014-18
INTERESSADO: THIAGO RAMON PERETTI

AI: 01506/2014 **Data da Lavratura:** 30/04/2014

Crédito de Multa (SIGEC): 658234166

Infração: Operar aeronave com quantidade de passageiros acima do limite permitido.

Enquadramento: art. 302, inciso I, alínea “c” do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

Data da infração: DIVERSOS **Hora:** DIVERSOS **Local:** DIVERSOS

Relator e Membro Julgador da ASJIN: João Carlos Sardinha Junior – SIAPE 1580657 - Membro Julgador da ASJIN da ANAC - Portaria ANAC n° 3.626, de 31/10/2017

INTRODUÇÃO

Histórico

1. Trata-se de análise e emissão parecer sobre o processo n° 00068.002516/2014-18, que trata de Auto de Infração e posterior decisão em primeira instância, emitida em desfavor de THIAGO RAMON PERETTI, CPF – 83923349904, conforme registrados no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciadas essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 658234166 no valor de R\$ 309.600,00 (trezentos e nove mil e seiscentos reais), decorrente do somatório de 258 multas no valor de R 1.200, 00, cada uma, todas identificadas no Auto de Infração supra.

2. O Auto de Infração n° 01506/2014 (fl.01), que deu origem ao processo acima mencionado, foi lavrado capitulando a conduta do Interessado no art. 302, inciso I, alínea “c” do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). Assim relatou o Auto de Infração:

“HISTÓRICO: Foi constatado através das páginas n°s. 0025 a 0051 do Diário de Bordo n° 003/PT-BRB/03 e páginas n°s. 0002 a 0029, do Diário de Bordo n° 004/PT-ONR/13, que a referida aeronave foi operada pelo piloto Sr. Joelcio Ferreira, CANAC 130624, em em um total de 265 (duzentos e sessenta e cinco) voos locais SSFE/SSFE, nos dias e horas descritos na tabela anexa, com passageiros acima do máximo permitido pelo Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave”(sic)

3. Anexo ao Auto de Infração, consta lista detalhando cada ato infracional, especificando data, trecho, horário de decolagem e pouso e tempo de voo (fls. 02 a 05).

Relatório de Fiscalização

4. O Relatório de Fiscalização n° 019/2014/GOAG-PA/SPO, de 25/04/2014, e seus anexos, subsidiaram o Auto de Infração e respectivo processo (fls. 06 a 76).

Defesa do Interessado

5. O autuado foi regularmente notificado do Auto de Infração em 07/03/2014, conforme AR (fl. 77), apresentando/protocolando defesa em 20/05/2014. Na oportunidade o interessado limitou-se a afirmar que o registro, nos diários de bordo, informando operações com quatro passageiros foi equívocado, tratando-se de erro de preenchimento do piloto que, segundo o autuado, interpretou o campo PAX como sendo para lançamento de POB, sendo que PAX é a quantidade de passageiros, excluindo-se o piloto, e POB inclui todos a bordo da aeronave, inclusive o piloto. Pediu então orientação de como proceder na situação, por ele entendida, de preenchimento incorreto por parte do piloto. Acostou a sua defesa cópia do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PT-BRB, reafirmando que tinha conhecimento da limitação de passageiros (fls. 78 e 79).

Decisão de Primeira Instância

6. Em 26/10/2016 a autoridade competente analisou o conjunto probatório e a fundamentação jurídica, confirmando o ato infracional. Aplicou multa, com atenuantes e sem agravantes, no valor de R\$ 309.600,00 (trezentos e nove mil e seiscentos reais). Em seu texto decisório, a Primeira Instância fincou que a autuada não apresentou nenhuma evidência sobre as alegações defendidas. (fls. 81 a 84)

7. Em 19/12/2016 o interessado foi notificado da decisão, conforme atesta o AR (SEI 0337668)

Recurso do Interessado

8. O Interessado interpôs recurso à decisão em 15/12/2016 (SEI nº 0266435). Na oportunidade repisou as alegações feitas em defesa e avançou arguindo sobre erro na tipificação da infração, o que segundo ele, também alteraria o sujeito passivo, que na verdade, conforme defendeu, deixaria de existir, recaindo apenas sobre o piloto a culpabilidade pela infração. Arrazou também sobre a continuidade delitiva, entendendo que não caberia, se fosse o caso, a multiplicidade de infrações.

9. Registre-se que, anexadas ao recurso apresentado, seguiram declarações do piloto e de testemunhas (duas), um passageiro, outra funcionária do aeroporto Estância Hercules, corroborando com a alegação de erro no preenchimento do Diário de Bordo, vez que afirmam, observando as penas da Lei, que não viram a aeronave decolar com quatro passageiros. (Páginas 28, 29, 30 e 31 do documento SEI 0266435)

Análise e Decisão de Segunda Instância (SEI 2402299 e SEI 2402925)

10. Em 05/08/2019 o Presidente da Junta Recursal – RJ, diante da proposta de anulação do Auto de Infração, conforme Parecer 214 (SEI 2402299), optou por converter em diligência o presente processo, retornando-o à Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, com os seguintes questionamentos: ***É incontroverso que foram efetivamente realizadas operações com número de passageiros acima do máximo permitido? A aeronave PT-BRB foi em algum momento vistoriada pela equipe de fiscalização da ANAC? A configuração da referida aeronave condizia com o alegado em defesa, havendo apenas 03 assentos além daquele destinado ao piloto em comando? É possível assegurar, por qualquer outro meio probatório, que todos os voos apontados pela fiscalização foram efetuados com número de passageiros acima do permitido?*** (SEI 2402925)

11. Em 29/08/2019 a Gerência de Operações da Aviação Geral – GOAG/SPO respondeu àqueles questionamentos, via Despacho (SEI 3434343), dando as seguintes informações:

É incontroverso que foram efetivamente realizadas operações com número de passageiros acima do máximo permitido?

Não. Os autos de infração foram lavrados a partir das informações obtidas pelo diário de bordo da aeronave. O diário de bordo, é o documento oficial para registro de informações referentes ao voo, à aeronave e à tripulação, e o piloto em comando tem a obrigação legal de conhecer e realizar o seu preenchimento da maneira correta. Entretanto, o diário de bordo produz uma evidência documental para a infração em questão.

Não há nos autos do processo evidências como fotos ou vídeos, ou testemunho de um servidor da ANAC, que permitissem revogar de forma definitiva o argumento de que o diário de bordo foi preenchido de maneira incorreta.

O BROA (documento 0170943, página 2 do PDF) relata que a aeronave se acidentou possivelmente com 4 passageiros. Mas não é informada a fonte dessa informação. O fato de a aeronave ter se acidentado por pane seca leva a pensar que a aeronave foi carregada acima de sua capacidade, comprometendo o abastecimento de combustível. Entretanto, não há como comprovar esse fato, nem no voo do acidente nem nos voos anteriores.

A aeronave PT-BRB foi em algum momento vistoriada pela equipe de fiscalização da ANAC?

Não. A aeronave PT-BRB se acidentou em 16/12/2013 e foi desmontada antes que o CENIPA ou a ANAC pudessem vistoriar a aeronave após o acidente (documento 0170943, página 2 do PDF). Antes do acidente não há nos autos do processo evidências de que a aeronave tenha passado por fiscalização de equipe da ANAC que pudesse comprovar a infração que originou o auto de infração.

O processo foi iniciado pelo recebimento do BROA do acidente (documento 0170943, página 2 do PDF), sendo que foram solicitadas as cópias das páginas dos diários de bordo para apuração de possíveis irregularidades (documento 0170943 página 4 do PDF). Toda a análise e apuração de irregularidades foi documental e posterior ao acidente.

A configuração da referida aeronave condizia com o alegado em defesa, havendo apenas 03 assentos além daquele destinado ao piloto em comando?

Em princípio sim, e não há nos autos indício que apontem para o contrário. De acordo com informações do sistema SACI da ANAC (documento 0170943, página 5 do PDF), constava no Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave uma configuração máxima para 3 passageiros. Isso significa que na ocasião da última vistoria de aeronavegabilidade pela qual a aeronave foi submetida (realizada por servidor da ANAC ou por profissional credenciado), essa era a configuração que a aeronave apresentava.

Como não há registro nos autos do processo de fiscalização por equipe da ANAC nos voos que geraram a lavratura do auto de infração, existe a possibilidade de que o operador da aeronave possa ter feito modificações não autorizadas e certificadas pela ANAC na configuração de passageiros. Mas, é importante ressaltar que essa possibilidade é remota, uma vez que a aeronave Cessna 180e é um modelo pequeno, com espaço interno reduzido. Além disso, a configuração para 3 passageiros é a configuração comum e padrão desse modelo de aeronave.

É possível assegurar, por qualquer outro meio probatório, que todos os voos apontados pela fiscalização foram efetuados com número de passageiros acima do permitido?

Não. Como visto nos itens anteriores, não houve possibilidade de fiscalização da ANAC enquanto a aeronave estava em operação para comprovação da quantidade real de passageiros embarcados nos voos em questão. Assim o diário de bordo é a evidência documental utilizada pela ANAC para a lavratura do auto de infração.

Para todos os voos, o piloto em comando também precisa registrar o plano de voo, junto ao Departamento de Controle de Espaço Aéreo - DECEA. As informações do plano de voo são declaradas pelo piloto em comando, de forma que também não seriam provas incontroversas da operação da aeronave.

Em consulta ao histórico do sistema DECERTA, no sistema SACI, foram levantadas as informações inseridas pelos operadores das salas AIS do aeroporto de SBF (Foz do Iguaçu), a partir dos planos de voo registrados pelo comandante da aeronave PT-BRB no ano de 2013. Essas informações estão consolidadas no documento 3435294. Nesse relatório, para os voos que originaram o auto de infração em discussão neste processo, consta POB de 4, corroborando com as afirmações do piloto nas defesas do autuado, de que o preenchimento do diário de bordo foi incorreto e que havia no total 4 pessoas a bordo da aeronave, sendo 1 piloto e 3 passageiros, estando em conformidade com a certificação da aeronave. Não há nenhum voo em que o POB declarado foi de 5 pessoas nos dados do DECERTA.

Considerando as informações dos planos de voo inseridas no sistema DECERTA há duas evidências documentais, em documentos oficiais, contendo informações declaradas pelo comandante, que são contraditórias.

12. Registre-se que o autuado foi devidamente notificado da juntada de novos elementos ao processo, via ofício (SEI 3569644) - (ainda que seja impossível determinar quando por ausência de comprovante de ciência), para que, desejando, apresentasse manifestação; o que ocorreu em 07/10/2019 (SEI 3582403). As alegações apresentadas seguiram a mesma linha de defesa e recurso, e apontaram as

próprias respostas à diligência. Há outros elementos e requisições naquela manifestação que restaram desnecessários, diante do entendimento que não se pode assegurar, minimamente, que houve cometimento infracional.

13. Da leitura das explicações apresentadas pelo setor competente, todas negando a possibilidade de atestar, de maneira incontroversa, que houve o cometimento infracional, resta que, no entender desse servidor, deve-se acatar a proposta inicialmente oferecida, qual seja, a anulação do Auto de Infração e o arquivamento do processo.

Outros Atos Processuais

14. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI 0170949)
15. Extrato de lançamento SIGEC (SEI 0202327)
16. Notificação de Decisão (SEI 0202332)
17. Certidão de Tempestividade (SEI 0915339)
18. Despacho ASJIN (SEI 1898523)
19. Despacho ASJIN (SEI 3621737)

É o relato.

PRELIMINARES

Da Regularidade Processual

20. De acordo com o exposto acima, atentando-se para as datas dos trâmites e dos documentos, aponto a regularidade processual do presente processo, o qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou também aos princípios da Administração Pública, estando assim pronto para agora receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

Quanto à fundamentação da matéria – Operar aeronave com quantidade de passageiros acima do limite permitido.

21. Diante da infração tratada no processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento no art. 302, inciso I, alínea “c”, do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).

CBA

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

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos;

Quanto às Alegações do Interessado

22. Em suas alegações, conforme já explicitado no item Recurso do Interessado, defendeu que a tipificação da infração está equivocada, pois o que ocorreu, segundo seu relato, o das testemunhas e do piloto envolvido, foi erro no preenchimento do Diário de Bordo. O arrazoadado defende que o piloto lançou no campo “pax” (destinado para registro da quantidade de passageiros da aeronave, excluída a tripulação) a quantidade total de pessoas a bordo, inclusive tripulação e disso decorreu a interpretação de que havia mais passageiros que o permitido.

23. Essa fiscalização se deu através de análise de documentos, sem verificação “*in loco*”, não

há registro de comprovação visual da quantidade de passageiros ou de qualquer tipo de documento que ateste, sem pairar dúvida, a existência daquele número de passageiros a bordo daqueles voos. Nessa esteira o interessado argumenta que a infração imputada deve ser diferente, sendo a mais razoável aquela prevista no artigo 302, inciso II, alínea “a” do CBA, a saber: *Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações (...) II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves: a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização.*

24. Dos princípios basilares do Processo Administrativo, previstos no artigo 2º da Lei 9.784/99, decorrem critérios a serem seguidos, esses descritos no parágrafo único do mesmo artigo, e dentre esses temos a boa-fé.

25. Registre-se que não se está obscurecendo a atuação fiscalizatória do Inspetor, que é revestido da presunção de veracidade, e sim, diante das alegações apresentadas, dando-lhe novo entendimento, ou seja, a infração ocorreu, todavia não foi a aquela indicada no Auto de Infração.

Sobre as respostas à diligência, provocada pela ASJIN, à SPO

26. O item “Análise e Decisão de Segunda Instância”, mencionado anteriormente, traz as questões feitas pela ASJIN e as correspondentes respostas da SPO.

27. Diante disso, vez que se pode entender que o fato gerador que motivou a lavratura do Auto de Infração não existiu e ainda, de acordo com as alegações feitas em recurso, e repetidos na manifestação (SEI 3582403), de que houve erro no preenchimento do Diário de Bordo, concluo, baseado no artigo 53 da Lei 9.784/99, que o Auto de Infração deve ser anulado, assim como o crédito de multa atinente.

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.

CONCLUSÃO

28. Pelo exposto, sugiro que o Auto de Infração e o crédito de multa sejam anulados e que o processo arquivado.

No limite das minhas competências e salvo melhor juízo, é o Parecer e Proposta de Decisão.

Submete-se ao crivo do decisor.

João Carlos Sardinha Junior

1580657



Documento assinado eletronicamente por **João Carlos Sardinha Junior, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 24/03/2020, às 14:27, 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 **4174984** e o código CRC **117525B9**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 251/2020

PROCESSO Nº 00068.002516/2014-18
INTERESSADO: THIAGO RAMON PERETTI

Brasília, 24 de março de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por THIAGO RAMON PERETTI, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 26/10/2016, que aplicou multa no valor de R\$ 309.600,00 (trezentos e nove mil e seiscentos reais), identificada no Auto de Infração nº 01506/2014, pela prática de operar aeronave com quantidade de passageiros acima do limite permitido em 258 oportunidades. A infração foi capitulada na alínea “c”, do inciso I, do art. 302 do CBA - *Utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos.*

2. Por celeridade processual, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos trazidos na Proposta de Decisão [214/2018/ASJIN – SEI 2402299], ratificados no Parecer 267 (SEI 4174984), e passo a decidir com base nas designações que constam nas Portarias da ANAC de nº 751, de 07/03/2017 e 1518, de 14/05/2018, e com lastro no art. 17-B, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016. **DECIDO:**

3. **Monocraticamente**, por conhecer, **DAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **THIAGO RAMON PERETTI**, ao entendimento de que **NÃO** restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 01506/2014, capitulada na alínea “c” do inciso I do art. 302 do CBA, **ANULANDO a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor **R\$ 309.600,00 (trezentos e nove mil e seiscentos reais)** e o cancelamento do Crédito de Multa 658234166.

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

5. Publique-se.

6. 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 25/03/2020, às 16:30, 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 **4175075** e o código CRC **BD2FBFC0**.