

PARECER Nº 482/2019/JULG ASJIN/ASJIN
 PROCESSO Nº 00058.522477/2017-32
 INTERESSADO: PHELPE AUGUSTO COSTA SOUSA FLEURY

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Ciência do AI	Decisão de Primeira Instância (DCI)	Ciência da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00058.522477/2017-32	662272170	001636/2017	28/04/2016	13/07/2017	08/08/2017	22/12/2017	15/01/2018	R\$ 2.000,00	23/01/2018	22/03/2018

Enquadramento: Artigo 302, inciso II, alínea "n" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) c/c RBAC 119, seção 119.5 (c) (4).

Infração: Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo - Operar aeronave em área geográfica não autorizada nas Especificações Operativas, contrariando o item 119.5(c)(4) do RBAC 119.

Proponente: Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza as materialidades infracionais e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Os autos evidenciam - RF 122 (DOC SEI 0864578) que:

Em 24 de maio de 2016, foi recebida mensagem eletrônica de servidor da ANAC (Anexo 1), informando que durante suas atividades de voos de cheque recebeu denúncia de que a empresa Brasil Vida Táxi Aéreo realizaram no mês de Abril de 2016 um voo aeromédico para a China, com a aeronave PR-OMX. Ressaltou que essa aeronave não dispunha de autorizações para realizar tal voo.

Em consulta inicial ao módulo "MOV" do Sistema Integrado de Aviação Civil ? SACL observou-se que no dia 28 de abril de 2016 a aeronave PR-OMX realizou a etapa SBFZ (Fortaleza/CE) ? GVAC (Ilha do Sal ? Cabo Verde).

Em 09 de junho de 2016, a Gerência Técnica de Padrões Operacionais expediu o Ofício 280/2016/GTPO-DF/GOAG/SPO solicitando cópias dos diários de bordo da aeronave PR-OMX, contendo as operações entre os dias 01/04/2016 e 31/05/2016 (Anexo 2).

Na mesma data, foi expedido ao Departamento de Controle de Espaço Aéreo o Ofício nº 286/2016/GTPO-DF/GOAG/SPO, solicitando cópias dos planos de voo apresentados no dia 28 de abril de 2016 para a aeronave PR-OMX (Anexo 3).

Em resposta ao Ofício, a Brasil Vida Táxi Aéreo apresentou, por meio do Ofício Nº 024/BRVIDA/2016 (00058.068309/2016-15), cópias autenticadas das páginas 094 a 108, todas constantes do diário de bordo Nº 002/PR-OMX/2015 (Anexo 4).

Posteriormente, o operador encaminhou cópia das listas de passageiros embarcados nas etapas ocorridas entre os dias 28 de abril de 2016 e 04 de maio de 2016, das fichas de peso e balanceamento dessas etapas e comprovante de aquisição de cartas aeronáuticas para as regiões sobrevoadas (Anexos 5 e 6).

Por fim, o Departamento de Controle de Espaço Aéreo encaminhou, em 25 de julho de 2016, os registros de planos de voo apresentados para o dia 28 de abril de 2016 (Anexo 7).

As Especificações Operativas da Brasil Vida Táxi Aéreo, vigente em Abril e Maio/2016 autorizavam a aeronave PR-OMX a realizar operações somente nas Américas do Sul, Central e do Norte (Ver Anexos 8 e 9).

A viagem objeto da denúncia durou 06 (seis) dias e contou com 17 (dezesete) etapas. As etapas realizadas são apresentadas na tabela abaixo:

DATA	DE	PARA
28/04/2016	SWNV (Goiânia, Brasil)	SBSP (São Paulo, Brasil)
28/04/2016	SBSP (São Paulo, Brasil)	SBFZ (Fortaleza, Brasil)
28/04/2016	SBFZ (Fortaleza, Brasil)	GVAC (Ilha do Sal, Cabo Verde)
28/04/2016	GVAC (Ilha do Sal, Cabo Verde)	LEMG (Málaga, Espanha)
29/04/2016	LEMG Málaga, Espanha)	EPWA (Varsóvia, Polónia)
29/04/2016	EPWA (Varsóvia, Polónia)	UACC (Astana, Cazaquistão)
29/04/2016	UACC (Astana, Cazaquistão)	ZWWW (Ürümqi, China)
30/04/2016	ZWWW (Ürümqi, China)	ZBYN (Taiyuan, China)
30/04/2016	ZBYN (Taiyuan, China)	ZSWZ (Wenzhou, China)
01/05/2016	ZSWZ (Wenzhou, China)	ZYHB (Harbin, China)
01/05/2016	ZYHB (Harbin, China)	UHPP (Petropavlovsk-Kamchatsky Rússia)
02/05/2016	UHPP (Petropavlovsk-Kamchatsky Rússia)	PANC (Anchorage, Estados Unidos)
02/05/2016	PANC (Anchorage, Estados Unidos)	KBFI (Seattle, Estados Unidos)
03/05/2016	KBFI (Seattle, Estados Unidos)	KSLN (Salina, Estados Unidos)
03/05/2016	KSLN (Salina, Estados Unidos)	KFXE (Fort Lauderdale, Estados Unidos)
04/05/2016	KFXE (Fort Lauderdale, Estados Unidos)	SBBV (Boa Vista, Brasil)
04/05/2016	SBBV (Boa Vista, Brasil)	SBGO (Goiânia, Brasil)

Os registros referentes a essas etapas foram feitos nas páginas 96 a 99 do Diário de Bordo nº 002/PR-OMX/2015 e 102 a 104 do Diário de Bordo nº 003/PR-OMX/2016. Em todas as páginas, o comandante é o tripulante Phelipe Augusto Costa Souza Fleury (CANAC 108765) e o copiloto é o tripulante Hermene de Silveira Chaves (CANAC 144157). O comandante da aeronave é ainda o Piloto-Chefe da Brasil Vida Táxi Aéreo, EM NENHUMA DAS PÁGINAS FOI PREENCHIDA A PARTE II 2. SITUACÃO TÉCNICA DA AERONAVE. Os eventos de cada página serão apresentados a seguir, separados por data:

28 de abril de 2016, realizadas as seguintes etapas: SWNV ? SBSP, SBSP-SBFZ; SBFZ-GVAC e GVAC-LEMG. Tempo total de voo: 11.5 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 13:56. Os registros de bordo apontam ainda a natureza "PV ? Privada" em 3 dias 4 etapas (falando preenchimento da natureza da operação na etapa SWNV-SBSP). Essa etapa foi realizada sem passageiros a bordo e as demais etapas estavam a bordo 4 passageiros. A lista de passageiros encaminhada pelo operador aponta a existência de 6 passageiros. Chama a atenção o tempo em que foram realizadas as escalas técnicas na data. Considerando o tempo entre o corte e acionamento da aeronave, esta permaneceu apenas 24 minutos em Fortaleza e 9 minutos na Ilha do Sal. Essa equipe de análise considera insuficiente esse tempo, já que a escala técnica envolve abastecimento e desembarque alfanfandário

29 de abril de 2016, realizadas as seguintes etapas: LEMG-EPWA; EPWA-UACC; e UACC-ZWWW. Tempo total de voo: 9.2 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 11:02. A jornada se iniciou as 12:19 (12 horas e 08 minutos após o término da jornada anterior). Novamente, o operador realizou escalas técnicas bastante rápidas (18 e 25 minutos entre acionamento e corte em cada etapa).

30 de abril de 2016, realizadas as seguintes etapas: ZWWW-ZBYN e ZBYN-ZSWZ. Tempo total de voo: 5.1 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 08:05. A jornada se iniciou as 10:55 (11 horas e 34 minutos após o término da jornada anterior).

O campo "Pax" não foi preenchido para nenhuma das etapas realizadas nessa data. A lista de passageiros apresentada pelo operador aponta que 3 passageiros de nacionalidade chinesa desembarcaram em ZSWZ (Wenzhou, China).

01 de maio de 2016, realizadas as seguintes etapas: ZSWZ-ZYHB e ZYHB-UHPP. Tempo total de voo: 5,2 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 06:51. A jornada se iniciou às 06:30 (11 horas e 30 minutos após o término da jornada anterior). O campo "Pax" não foi preenchido para nenhuma das etapas realizadas nessa data.

02 de maio de 2016, realizadas as seguintes etapas: UHPP-PANC e PANC-KBFL. Tempo total de voo: 7,8 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 09:01. A jornada se iniciou às 01:30 (12 horas e 09 minutos após o término da jornada anterior). O campo "Pax" não foi preenchido para nenhuma das etapas realizadas nessa data.

03 de maio de 2016, realizadas as seguintes etapas: KBFL-KSLN e KSLN-KFXE. Tempo total de voo: 5,6 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 07:27. A jornada se iniciou às 22:34 (36 horas e 03 minutos após o término da jornada anterior). O campo "Pax" não foi preenchido para nenhuma das etapas realizadas nessa data.

04 de maio de 2016, realizadas as seguintes etapas: KFXE-SBBV e SBBV-SBGO. Tempo total de voo: 7,7 (em horas decimais, conforme diário de bordo). Tempo total de jornada da tripulação: 09:20. A jornada se iniciou às 01:30 (28 horas e 14 minutos após o término da jornada anterior). O campo "Pax" não foi preenchido para nenhuma das etapas realizadas nessa data.

O operador apresentou formulários para cálculo de centragem para as etapas citadas no item anterior. Esses formulários apontam incongruências, quando confrontadas as informações de passageiros a bordo, com a lista de passageiros apresentada e o dado preenchido no campo "PAX" no diário de Bordo. Chama atenção o uso de peso para passageiro de 136 lbs (61,68 kg). Esse valor não consta no Manual Geral de Operações (MGO) da Brasil Vida para nenhuma categoria de passageiros e tripulantes. Por fim, observa-se que o formulário de centragem aponta que no aeródromo KBFL ocorreu o embarque de 1 passageiro com 136 lbs, permanecendo a bordo até, pelo menos, a localidade SBBV.

O operador apresentou ainda possuir assinatura de cartas eletrônicas que abrangiam a rota realizada. Esse comprovante, no entanto, se refere à cartas eletrônicas. O operador não detinha à época de autorização em suas Especificações Operativas para uso do EFB (*Electronic Flight Bag*).

A transcrição dos planos de voo apresentados para as etapas SWNV-SBGR e SBSP-SBFZ apontam que o operador indicou o código "MFDEVAC". Tal código é utilizado para identificar operações aeronáuticas e possibilitam determinadas prioridades à aeronave em transporte de natureza. A IAC 3134 não prevê esse tipo de operação em voos de natureza privada (RBHA 91) (Ver Anexo 8).

Diante dos fatos expostos, resta comprovado que a Brasil Vida Táxi Aéreo Ltda realizou voo de transporte de enfermos em operação regida pela RBHA 91, o que contraria o previsto na IAC 3134.

A partir dos fatos abordados neste Relatório, sugere-se:

Emissão de Autos de Infração ao tripulante Phelipe Augusto Costa Souza Fleury (CANAC 1087651) por:

- Permitir operação com extrapolação do limite de jornada de trabalho de aeronauta em tripulação simples no dia 28/04/2016 (CBA, Art. 302, III, o);
- Permitir operação em extrapolação aos limites de horas de voo de tripulação simples no dia 28/04/2016 (CBA, Art. 302, III, o);
- No Diário de Bordo, permitir que se deixe de assinar os devidos campos, para as etapas do dia 28/04/2016 (CBA, Art. 302, III, e);
- Permitir operação com extrapolação do limite de jornada de trabalho de aeronauta em tripulação simples no dia 29/04/2016 (CBA, Art. 302, III, o);
- No Diário de Bordo, permitir que se deixe de assinar os devidos campos, para as etapas do dia 29/04/2016 (CBA, Art. 302, III, e);
- No Diário de Bordo, permitir que se deixe de assinar os devidos campos, para as etapas do dia 30/04/2016 (CBA, Art. 302, III, e);
- Escalar ou permitir operação sem respeitar os limites de repouso regulamentar de tripulante, após jornada de trabalho de até 12 (doze) horas, no dia 30/04/2016 (CBA, Art. 302, III, o);
- Operar aeronave em área geográfica não autorizada nas Especificações Operativas, contrariando o item 119 (c/d) do RBAC 119 (CBA, Art. 302, III, e);
- No Diário de Bordo, permitir que se deixe de assinar os devidos campos, para as etapas do dia 01/05/2016 (CBA, Art. 302, III, e);
- No Diário de Bordo, permitir que se deixe de assinar os devidos campos, para as etapas do dia 02/05/2016 (CBA, Art. 302, III, e);
- No Diário de Bordo, permitir que se deixe de assinar os devidos campos, para as etapas do dia 03/05/2016 (CBA, Art. 302, III, e);
- No Diário de Bordo, permitir que se deixe de assinar os devidos campos, para as etapas do dia 04/05/2016 (CBA, Art. 302, III, e);
- Escalar ou permitir operação sem respeitar os limites de repouso regulamentar de tripulante, após jornada de trabalho de até 12 (doze) horas, no dia 01/05/2016 (CBA, Art. 302, III, o).

3. Anexaram-se as Revisões n. 28 (DOC SEI 0864593) e 29 (DOC SEI 0864595) das Especificações operativas da empresa - contendoras das áreas autorizadas para operação da aeronave em questão, PR-OMX -, Planos de Voo da referida aeronave, e o ofício da Interessada, n. 024/BRVIDA/2016 (DOC SEI 0864592), que encaminhou as cópias autenticadas das páginas do diário de bordo 02/PR-OMX/2016 e 03/PR-OMX/2016 referentes às operações elencadas acima. Destacam-se aqui, as páginas em que se encontram configuradas as transgressões sob exame:

a. Especificações Operativas - constam as áreas de operação da aeronave PR-OMX e a proibição expressa de não operar fora delas.

 ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS - OPERATIONS SPECIFICATIONS	Revisão: 29	Página: C-1
	Data: 29/04/2016	

C.1 ÁREAS DE OPERAÇÃO AUTORIZADAS / AUTHORIZED AREAS OF OPERATION

A BRASIL VIDA TÁXI AÉREO LTDA está autorizada a operar nas seguintes áreas:

The holder of these Operations Specifications is authorized to operate in the following areas:

Área de Operação / Area	Aeronaves / Aircraft
Território Brasileiro / Brazil (Exceto Fernando de Noronha)	PT-RTG, PT-WBZ, PT-RCX, PT-OED, PT-RVH, PT-WGJ e PR-PLM.
Território Brasileiro / Brazil (Exceto Fernando de Noronha) América do Sul / South America *Autorizado Andes / Andes Authorized América Central / Central America América do Norte / North America	PR-OMX*, PP-BRV,
Território Brasileiro / Brazil (Exceto Fernando de Noronha) América do Sul / South America	PT-OTV e PR-BVT

A BRASIL VIDA TÁXI AÉREO LTDA está proibida de operar em qualquer área não listada nestas Especificações Operativas. As aeronaves PT-OTV e PR-BVT estão autorizadas somente a operar em rotas para Argentina, Bolívia, Guiana, Guiana Francesa, Paraguai, Suriname Uruguai e Venezuela,

b. Página 96 do diário de Bordo n. 002/PR-OMX/2015 - em que constam as localidades de GVAC (Ilha do Sal, Cabo Verde) e LEMG (Málaga, Espanha) dentre as operadas pela Interessada, em sua aeronave PR-OMX, no dia de 28/04/2016. Contrariamente, pois, ao estabelecido em suas Especificações Operativas.

		DIÁRIO DE BORDO: PR-OMX DATA: 28 / 04 / 16		Fabricante: ISRAEL AIRCRAFT Modelo: 1124 N°S: 363 Cat. Reg.: TPX																																																																																																																																						
HORA DE APRESENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO																																																																																																																																										
Comandante	Hora	Rubrica	Co-Piloto	Hora	Rubrica																																																																																																																																					
Phelipe	10:15		Bonane	10:15																																																																																																																																						
CANAC: 108365			CANAC: 144157																																																																																																																																							
Hr. de Célula Anterior: 11.538,2			Hr. de Célula no Dia: 11,2																																																																																																																																							
Total Hr Célula: 11.549,4			Ciclos: 3539																																																																																																																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Data</th> <th>Diã/Mês</th> <th>De</th> <th>Para</th> <th>ACIO</th> <th>DEC.</th> <th>POUSO</th> <th>CORTE</th> <th>T. VÓO</th> <th>T. TOTAL</th> <th>NOT</th> <th>DIU</th> <th>IFRR</th> <th>VFR</th> <th>Comb. Total</th> <th>Comb. Gasto</th> <th>Comb. Rem</th> <th>Pass.</th> <th>Ciclo</th> <th>Ciclo</th> <th>Pousos</th> <th>Nat</th> <th>Apr. GMT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>28/4</td> <td>SWNV</td> <td>SBSK</td> <td>10:45</td> <td>10:49</td> <td>11:54</td> <td>11:58</td> <td>1.1</td> <td>1.2</td> <td>-</td> <td>1.1</td> <td>0.7</td> <td>0.4</td> <td>3539</td> <td>1713</td> <td>1780</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>28/4</td> <td>SBSK</td> <td>SBEZ</td> <td>12:38</td> <td>12:41</td> <td>16:02</td> <td>16:07</td> <td>3.4</td> <td>3.5</td> <td>-</td> <td>3.4</td> <td>0.3</td> <td>0.3</td> <td>6400</td> <td>4750</td> <td>4650</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>28/4</td> <td>SBEZ</td> <td>GVAC</td> <td>16:31</td> <td>16:34</td> <td>20:07</td> <td>20:11</td> <td>3.5</td> <td>3.6</td> <td>1.5</td> <td>2.0</td> <td>3.0</td> <td>0.5</td> <td>3540</td> <td>5979</td> <td>1561</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>28/4</td> <td>GVAC</td> <td>LEMG</td> <td>20:20</td> <td>20:23</td> <td>23:39</td> <td>23:41</td> <td>3.2</td> <td>3.2</td> <td>3.2</td> <td>3.2</td> <td>3.0</td> <td>0.2</td> <td>3300</td> <td>5694</td> <td>1606</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="22" style="text-align: right;"> Total: 7543 4746 8146 </td> </tr> </tbody> </table>						Data	Diã/Mês	De	Para	ACIO	DEC.	POUSO	CORTE	T. VÓO	T. TOTAL	NOT	DIU	IFRR	VFR	Comb. Total	Comb. Gasto	Comb. Rem	Pass.	Ciclo	Ciclo	Pousos	Nat	Apr. GMT	28/4	SWNV	SBSK	10:45	10:49	11:54	11:58	1.1	1.2	-	1.1	0.7	0.4	3539	1713	1780	0	1	1	1			28/4	SBSK	SBEZ	12:38	12:41	16:02	16:07	3.4	3.5	-	3.4	0.3	0.3	6400	4750	4650	4	1	1	1			28/4	SBEZ	GVAC	16:31	16:34	20:07	20:11	3.5	3.6	1.5	2.0	3.0	0.5	3540	5979	1561	4	1	1	1			28/4	GVAC	LEMG	20:20	20:23	23:39	23:41	3.2	3.2	3.2	3.2	3.0	0.2	3300	5694	1606	4	1	1	1			Total: 7543 4746 8146																					
Data	Diã/Mês	De	Para	ACIO	DEC.	POUSO	CORTE	T. VÓO	T. TOTAL	NOT	DIU	IFRR	VFR	Comb. Total	Comb. Gasto	Comb. Rem	Pass.	Ciclo	Ciclo	Pousos	Nat	Apr. GMT																																																																																																																				
28/4	SWNV	SBSK	10:45	10:49	11:54	11:58	1.1	1.2	-	1.1	0.7	0.4	3539	1713	1780	0	1	1	1																																																																																																																							
28/4	SBSK	SBEZ	12:38	12:41	16:02	16:07	3.4	3.5	-	3.4	0.3	0.3	6400	4750	4650	4	1	1	1																																																																																																																							
28/4	SBEZ	GVAC	16:31	16:34	20:07	20:11	3.5	3.6	1.5	2.0	3.0	0.5	3540	5979	1561	4	1	1	1																																																																																																																							
28/4	GVAC	LEMG	20:20	20:23	23:39	23:41	3.2	3.2	3.2	3.2	3.0	0.2	3300	5694	1606	4	1	1	1																																																																																																																							
Total: 7543 4746 8146																																																																																																																																										
PERFORMANCE DA AERONAVE																																																																																																																																										
ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL																																																																																																																																										
PASSEAGEIROS / EMPRESA																																																																																																																																										
Clotilde Souza Frassinio Pereira Tabelá Rua João de Abreu, 157 - Setor Oeste - Goiânia - GO - Fone: (62) 3215-8998 53021606221616094901293 - consulte em: http://extrajudicial.jgo.gov.br/2016/																																																																																																																																										
CONFERE COM O ORIGINAL, DOU FE 38046D 0024 Goiânia, 28 de julho de 2016.																																																																																																																																										
Artal Cavalcante de Assunção - Escrevente																																																																																																																																										
2º Tabelante de Notas Artal Cavalcante de Assunção Escrevente Rua João de Abreu nº 157 - Setor Oeste GOIÂNIA - GOIÁS																																																																																																																																										
PARTE II - SITUAÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE																																																																																																																																										
Tipo da última intervenção de manutenção: Horas de célula para próxima intervenção de manutenção:																																																																																																																																										
REGISTRO DA TRIPULAÇÃO																																																																																																																																										
APROVAÇÃO DE RETORNO AO SERVIÇO																																																																																																																																										

c. Plano de Voo - constam as áreas de operação da aeronave PR-OMX na data de 28/04/2016 e o tipo de operação informado pela Interessada: MEDEVAC. É um serviço aéreo especializado, portanto, não se enquadra como privado.

PLANO DE VOO			
MATRÍCULA: PR-OMX REGRA DE VOO: 2 TIPO DE VOO: N TIPO DE AERONAVE: A124 ESTEIRA DE TURB.: M EQUIPAMENTO: SGRDW PARTIDA: SWNV HORA: 1315 VELOCIDADE: N0250 NIVEL: F155 ROTA: DCT SEKLN0380F250 UZ31 UPL16V POMK0 UZ38 MOXEP DCT DESTINO: SBSK TOTAL: 0115 AD ALTN: SBSK AD ALTN2: PROCEDÊNCIA: SBSK OUTROS DADOS: STS/MEDEVAC PBN/A1B201 EET/SBCW0106 OPR/BRASIL VIDA TAXI AEREO L TDA PER/B RMK/TREN	280416 MINISTÉRIO DA DEFESA COMANDO DA AERONÁUTICA SEGUNDO CENTRO INTEGRADO DE DEFESA AÉREA E CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO DIVISÃO DE OPERAÇÕES SUBDIVISÃO DE INFORMAÇÕES AERONÁUTICAS Anexo ao Fax nº 535/OANO/20260, de 06 de julho de 2016.	MENSAGEM RECEBIDA VIA CCAM FF SBAOZQZX SBSPOYX SBREZQZX SBEZYVX SBFZZTZX 281149 KAUSZXB (FPL-PR-OMX-IN -VVW24M-SWRDGFILY/C -SBSZ1500 -N0370F360 DCT DIANA UW33 FLZ UN711 NAMI DCT NCL -GVAC0417 GYNP -EET/SBS0003 SBRE0124 RMK/TREN FROM SWNV PIC PHELIPE 108765 SIC HERNANE 144157 CREW CONTACT 0055629801660 FILED BY 00441273782130 PER/B STS/MEDEVAC DOP/160428 PBN/A1B201 -E16054 PTBN RAVE D101 014 C YELLOW A/WHITE WITH RED STRIP N/FIRST AID ON BOARD CREW CONTACT NUMBER 0055629801660 C/FLEURY S/M J/FV) apagada manualmente Id: 11	
AUTONOMIA: 0430 ABORDO: 2 VHF: X UHF: X ELT: E POLAR: X DESERTO: X MARITIMO: X SELVA: X LUZ: X FLUORES: X VHF: X UHF: X NÚMERO: C CAPACIDADE: C ABRIGO: C COR: C COR E MARCAS DA AERONAVE: BRANCA COM FAIXA VERMELHA E PRATA OUTRAS OBSERVAÇÕES: PRIMEIROS SOCORROS PILOTO EM COMANDO: FELIPE CÓDIGO DAC: 108765 PREENCHIDO POR: ERNANI/144157 TELEFONE DE CONTATO: 62 81367733	28/04/2016 12:19 28/04/2016 12:27 KAUSZXB (FPL-PR-OMX-IN -VVW24M-SWRDGFILY/C -SBSZ1500 -N0370F360 DCT UBRIR UZ23 BHZ UW13 FLZ -SBEZ0329 SBNT -EET/SBS0003 SBRE0124 RMK/TREN FROM SWNV PIC PHELIPE 108765 SIC HERNANE 144157 CREW CONTACT 0055629801660 FILED BY 00441273782130 PER/B STS/MEDEVAC DOP/160428 PBN/A1B201 -E16054 PTBN RAVE D101 014 C YELLOW A/WHITE WITH RED STRIP N/FIRST AID ON BOARD CREW CONTACT NUMBER 0055629801660 C/FLEURY S/M J/FV) apagada manualmente Id: 11	1/1 Ricardo Assunção de Oliveira 2º Tabelante de Notas	

4. Ato contínuo, lavrou-se o auto de infração (DOC SEI 0864484), descrevendo-se o fato assim: "O tripulante operou a aeronave PR-OMX em operação MEDEVAC para área geográfica não autorizada nas Especificações Operativas da Brasil Vida Taxi Aéreo Ltda. Página 00096 do Diário de Bordo N° 002/PR-OMX/2015".

5. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

HISTÓRICO

6. Respaldo pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 aproveita-se como parte integrante desta análise relato constante da decisão de primeira instância constante dos autos.

7. Em Defesa Prévia (DOC SEI 1013962), o interessado alega:

3- QUESTÕES PRELIMINARES

3.1- Nulidade Do Auto Pela Falta De Competência Do Agente

(...)
 ...somente as Superintendências possuem competência para autuar e aplicar medidas previstas na Lei n° 7.656/86 e normas complementares.
 (...)

3.2- Nulidade Do Auto - Ofensa À Lei N° 9.784/99

A suposta infração ocorreu no dia 28/04/2016. Ocorre que o auto de infração foi lavrado somente no dia 14/07/2017 e entregue à Autuada no dia 02/08/2017, 01 (um) ano e 03 (três) meses após o ocorrido. Destarte, deve ser reconhecida a nulidade de ato administrativo, pois praticado fora do prazo estabelecido na Lei n° 9.784/99 ...
 (...)

3.3- Nulidade Do Auto De Infração Pela Não Autuação Em Flagrante - Ofensa À Lei N° 9.784/99 E À Resolução n 25

A boa técnica e o senso de justiça impunham a notificação imediata do piloto no comando da aeronave acusada de violar as normas de tráfego aéreo, logo após a conclusão do voo. O agente público deveria ter realizado a autuação em flagrante, com o objetivo não só de atestar a veracidade do ocorrido, mas principalmente de possibilitar o pleno exercício do contraditório e da ampla defesa, o que não foi feito. Em casos como esse a autuação em flagrante constitui direito do administrado, pois além de garantir ao ato administrativo o necessário grau de certeza e segurança, possibilita ao autuado o exercício do contraditório e da ampla defesa desde aquele momento, possibilitando-o provar que não praticou o suposto ato infracional ou apresentar alguma excludente de ilicitude.
 (...)

3.4- Ausência De Lei Estabelecendo O Ilícito - Ofensa Ao Princípio Da Legalidade E Da Reserva Legal

(...)
 O auto de infração foi lavrado por suposta inobservância de obrigação prevista em regulamento, o que implica dizer que a obrigação exigida da Autuada não tem previsão em Lei, em sentido formal, razão pela qual não há que se falar em infração, sob pena de violação ao art. 5º, II e XXXIX e ao art. 37 da CF/88, devendo ser reconhecida a nulidade do auto de infração, o que, desde já, se requer.
 (...)

3.1- ANULAÇÃO OU REVOGAÇÃO DO ATO ADMINISTRATIVO

(...)
 Apontada a ilegalidade a Administração tem o dever de anular seus atos quando estes forem ilegais. Nestes casos não cabe alternativa ao órgão sendo anular o referido ato, como é o caso em tela, em sentido formal. A instituição de uma obrigação por instrução normativa ofende o princípio da legalidade e da reserva legal, não sendo aceita no ordenamento jurídico vigente.
 (...)

4- ANÁLISE DE MÉRITO

4.1- INAPLICABILIDADE DO RBAC 119 AO CASO

Ao contrário do registrado na descrição da ementa do auto de infração impugnado, não há que se falar em violação ao item 119.5(c)(4) do RBAC 119, pois esse Regulamento não é aplicável à operação em questão.
 O item 119.1(a) é bastante claro: o RBAC 119 se aplica apenas àquele que operar aeronaves civis no transporte aéreo público de passageiros, como definido no item 119.1(a)(1). Nos casos

que não existir o envolvimento com transporte público, o RBAC 119 será aplicável somente quando a operação envolver aeronaves civis com configuração de 20 (vinte) ou mais assentos para passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2.720kg (dois mil, setecentos e vinte quilos), nos termos do item 119.1(a)(2). Isto posto a Autuada esclarece que a aeronave PR-OMX não possui configuração de 20 (vinte) ou mais assentos para passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2.720kg (dois mil, setecentos e vinte quilos) o que afasta a aplicação do item 119.1(a)(2). Esclarece ainda que o voo do dia 28/04/2016 foi realizado em caráter privado/particular. A Autuada cedeu a aeronave PR-OMX ao senhor Philippe Augusto Costa Souza Fleury (que, diga-se de passagem, é filho do sócio da Autuada) para realização de viagem particular. Tanto assim que as fls. 0096 do Diário de Bordo nº 002/PR-OMX/2015 (doc. anexo) registra a sigla "PV", indicativa de privada, no campo "Nat", indicativo da natureza da operação da aeronave. Os pilotos empreenderam a viagem no dia citado no auto de infração em caráter particular, como indicam os registros lançados nos campos específicos do Diário de Bordo da aeronave. Oportuno esclarecer que para a realização desse voo particular os senhores Philippe Augusto Costa Souza Fleury e Helene de Silveira Chaves solicitaram folga e ficaram fora da escala da Autuada entre os dias 28/04/2016 e 04/05/2016, como provam a cópia anexa.

Destarte, percebe-se que a operação denunciada no auto de infração não estava sujeita ao RBAC 119, pois ela não se enquadra em nenhuma das hipóteses do item 119.1(a). A operação não se enquadra no item 119.1(a)(1) porque não houve transporte público de passageiros e também não se enquadra no item 119.1(a)(2) porque a aeronave PR-OMX não possui configuração de 20 (vinte) ou mais assentos para passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2.720kg (dois mil, setecentos e vinte quilos). Assim, considerando que a operação denunciada não estava sujeita ao RBAC 119, não há que se falar em violação do item 119.5(c)(4), razão pela qual deve ser unilado ou, no mínimo, julgado improcedente o auto de infração. Por fim, ainda que admitissemos que a operação denunciada estava sujeita ao RBAC 119 (o que se faz apenas para o esgotamento da defesa), tal fato não afastaria a improcedência do auto de infração, pois ainda que os tripulantes estivessem à disposição da empresa (reprete-se, hipótese suscitada apenas para maior amplitude da defesa) o voo caracterizaria serviço aéreo privado, nos termos do art. 177 da Lei nº 7.565/86. As fls. 000096 do Diário de Bordo nº 002/PR-OMX registra a natureza privada do voo. Assim, não há que se falar em irregularidade, pois não é obrigatória a inclusão de aeronave nas especificações operativas para realização de um voo privado. Qualquer pessoa, física ou jurídica (e aqui incluem-se as empresas aéreas) pode operar aeronave em voos privados sem necessidade de incluí-la em suas Especificações Operativas. A inclusão de aeronave em Especificações Operativas é obrigatória apenas para a realização de transporte público de passageiros, o que não é o caso, pois o voo citado no auto de infração teve natureza privado/particular, razão pela qual deve unilado o auto de infração ou, no mínimo, julgado improcedente, com o consequente arquivamento do presente processo administrativo.

Por esse motivo, requer seja julgado improcedente o auto de infração suscitado.

5- PEDIDOS

Face aos fundamentos expostos, demonstrada a nulidade do procedimento pela existência de vícios insanáveis na atuação, consubstanciados no desrespeito ao princípio constitucional da legalidade, demonstrada a improcedência do auto de infração em razão dos vícios materiais e formais que maculam o processo administrativo, requer à Vossa Senhoria, em análise preliminar:

- 1- Seja declarada a nulidade do auto de infração pela incompetência do agente para atuar e aplicar medidas previstas na Lei nº 7.656/86 e normas complementares, competência essa definida no art. 31, II do Regimento Interno da Agência Nacional DE Aviação Civil - Anac, com o consequente extinção e arquivamento do processo administrativo;
- 2- Alternativamente, seja declarada a nulidade do auto de infração pela não observância do prazo fixado no art. 24 da Lei nº 9.784/99, sob pena de ofensa ao referido dispositivo legal;
- 3- Alternativamente, seja declarada a nulidade do auto de infração em razão da obrigação nele descrita não estar prevista em Lei, sob pena de ofensa ao art. 5º, II da CF/88, e pela ausência de Lei que tipifique a conduta como ato ilícito, em respeito ao princípio *nullum crimen nulla poena sine lege*, previsto no art. 5º, XXXIX da CF/88, com a consequente extinção e arquivamento do processo administrativo.

Na remota hipótese de não acolhimento das questões preliminares retro suscitadas, em análise de mérito requer à Vossa Senhoria que:

- 1- Seja julgado improcedente o auto de infração em razão da inaplicabilidade do RBAC 119 ao caso, como definido no item 119.1(a)(1), uma vez que o voo não envolveu transporte público de passageiros e não envolveu aeronave com capacidade de 20 (vinte) ou mais assentos para passageiros ou capacidade máxima de carga paga de 2.720kg (dois mil, setecentos e vinte quilos);
- 2- Alternativamente, seja julgado improcedente o auto de infração pela inexistência da infração capitulada no art. 302, III, "e" da Lei nº 7.565/86, uma vez que a Autuada não desrespeitou qualquer regulamento relativo à operação da aeronave.

8. Anexou aos autos cópias dos seguintes documentos:

- a) Página n.º 000096 do Diário de Bordo n.º 002/PR-OMX/2015;
- b) Escalas Previstas dos tripulantes da Autuada, referentes aos meses de abril e maio de 2016;
- c) Escalas Realizadas dos tripulantes da Autuada, referentes aos meses de abril e maio de 2016;
- d) Papeletas Individuais de Horário de Serviço Externo do Autuado, referentes aos meses de abril e maio de 2016.

9. A Decisão de Primeira Instância (DC1), vide DOCs SEI 1280457 e 1375660, após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que os da autuado não evidenciaram elementos probatórios capazes de ilidir a aplicação de penalidade e condenou o interessado à sanção de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), patamar mínimo, com a incidência da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano") e ausência de circunstâncias agravantes. Especificou ainda:

O Auto de Infração em referência foi capitulado no artigo 302, inciso II, alínea "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, nestes termos:

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

(...)

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

(...)

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

E ainda, com infração ao disposto na seção 119.5 (e) (4) do RBAC 119:

119.5 Certificações, Autorizações e Proibições

(...)

(c) Proibições

(...)

(4) Um detentor de certificado emitido segundo este regulamento não pode operar aeronaves segundo os RBAC 121 ou 135 em uma área geográfica, a menos que suas especificações operativas autorizem, especificamente, operações em tal área.

(...)

O Autuado, em sua defesa, alegou inicialmente a incompetência do Autuador, vez que apenas o Superintendente teria competência para a atuação em tela, e tal competência é irrenunciável. Por essa razão o Auto de Infração em referência seria nulo.

Não se verifica até aqui, a aplicação de qualquer penalidade, ou sanção, que seja, por parte do Autuador. O que se apresenta por hora, é a apreciação por este servidor, dos documentos constantes dos autos, para apuração da infração noticiada no presente Auto de Infração.

Vê-se, ainda, de acordo com a Resolução n.º 111/2009, em seu artigo 1º, in verbis:

Art. 1º As decisões de primeira instância administrativa relativas aos processos de apuração e aplicação de penalidades no âmbito da ANAC serão, observadas as atribuições dispostas no Regimento Interno, emanadas pelos Superintendentes, de acordo com a respectiva área de competência.

Parágrafo único. A competência atribuída aos Superintendentes nos termos deste artigo poderá ser objeto de delegação.

Portanto, a delegação de competência está perfeitamente assistida pela legislação acima citada, onde fica confirmada a competência atribuída pela Superintendência ao servidor que elabora a presente Decisão.

Quanto à emissão do Auto de Infração verifica-se através da legislação, em especial a Instrução Normativa n.º 101/2016, da ANAC, que:

Art. 2º A realização das atividades de fiscalização é inerente aos Especialistas em Regulação de Aviação Civil e Técnico em Regulação de Aviação Civil aos ocupantes de cargos comissionados e aos servidores do Quadro de Pessoal Específico desta Agência, que tenham atribuição relacionada ao poder de polícia.

Parágrafo único. Os servidores não enquadrados no caput poderão compor equipes para execução de atividades acessórias à fiscalização.

(...)

Art. 6º Cabe às unidades organizacionais responsáveis por atividades de fiscalização definir os Programas de Capacitação Específicos dos servidores aptos a realizar as atividades de fiscalização, a fim de que possa ser comprovada, sempre que necessário, a proficiência na realização das atividades para as quais foram designadas.

O parágrafo primeiro, do artigo 31, do Regimento Interno da Agência Nacional da Aviação Civil - ANAC estabelece sobre a delegação:

Art. 31. Compete às Superintendências planejar, organizar, executar, controlar, coordenar e avaliar os processos organizacionais e operacionais da ANAC no âmbito das competências, e, especialmente:

(...)

II - apurar, atuar e decidir em primeira instância os processos administrativos relativos a apuração e aplicação de penalidades no âmbito da ANAC, observadas as atribuições dispostas neste Regimento Interno, de acordo com a respectiva área de competência;

(...)

§ 2º A competência atribuída aos Superintendentes nos termos do inciso II poderá ser objeto de delegação (s.n.)

O CBAer, em seu artigo 197, estabelece o seguinte:

Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.

Resulta-se ainda que o Agente Público, Sr. FABIO FAGUNDES DOS SANTOS, matrícula 1510670, estava devidamente capacitado, conforme Portaria n.º 1.183, de 09/07/2015, publicada no Boletim Pessoal de Serviço V. 10, n.º 28, de 10/07/2015, assinada pelo Superintendente de Padrões Operacionais - SPO, disponível para consulta no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/legislacao/legislacao-anac-1/boletim-de-pessoal/2015/28/bpsv-10-n-28-10-07-2015>.

Cumprte ressaltar que o Sr. FABIO FAGUNDES DOS SANTOS possui o cargo de Especialista em Regulação de Aviação Civil, conforme registros no endereço

eletrônico <http://transparencia.gov.br/servidores/Servidor/DetailsServidor.asp?IDServidor=1022995>.

O inciso V, do artigo 8º, da Resolução n.º 25/2008 que dispõe sobre Processos Administrativos para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC, versa somente a assinatura e indicação do cargo e função, fato este comprovado no Auto de Infração em referência. A assinatura eletrônica e o nome do Autuado estão apostas no Auto de Infração, como também a indicação "1510670", identificando o mesmo.

Vê-se, portanto, que ao Autuado não favorece a razão.

A seguir, o Autuado afirmou que o fato gerador para a lavratura do presente Auto de Infração não está estipulado em lei, mas sim em um Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC. Um RBAC, por ser ato administrativo, não pode criar conduta infracional, pois isso ofenderia o Princípio da Legalidade e da Reserva Legal, o que ofende também ao estabelecido pelo artigo 5º, incisos II e XXXIX da Constituição Federal.

Sobres esse aspecto, interessante trazer o enunciado pela seção 119.1 (a) do RBAC 119, a saber:

119.1 – Aplicabilidade

(a) **Este regulamento aplica-se a qualquer pessoa operando ou que pretenda operar aeronaves civis:**

(1) como operador aéreo regular ou não-regular no transporte aéreo público de passageiros, bens e malas postais; ou

(2) em operações com aviões civis, registrados no Brasil, tendo uma configuração de 20 ou mais assentos para passageiros ou uma capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 libras) ou mais, na prestação de serviços aéreos privados. (g. n.)

Por isso, não merece prosperar a alegação de que o Autuado não precisaria cumprir o RBAC 119, uma vez que este Regulamento aplica-se à operadores reguladores, não-regulares e aos seus prepostos.

O Autuado alegou que houve o descumprimento do artigo 7º da Resolução ANAC n.º 25/2008, uma vez que não houve autuação em flagrante, e que tal fato feriu o Contraditório e a Ampla Defesa. Cumpre, inicialmente, citar o que dispõe o citado artigo:

Art. 7º Na impossibilidade da entrega da segunda via do AI, no momento da lavratura ou no caso de rescusa do autuado em recebê-la, o agente da autoridade de aviação civil deverá encaminhá-la por via postal, com aviso de recebimento, ou por outro meio que comprove a certeza de sua ciência.

Necessário adicionalmente citar o que estabelece o Relatório de Fiscalização n.º 004357/2017 (0864578):

"Em 24 de maio de 2016, foi recebida mensagem eletrônica de servidor da ANAC (Anexo 1), informando que durante suas atividades de voos de cheque recebeu ~~atendimento~~ de que a empresa Brasil Vida Táxi Aéreo realizou no mês de Abril de 2016 um voo aeromédico para a China, com a aeronave PR-OMX. Ressaltou que essa aeronave não dispunha de autorizações para realizar tal voo.

(...)" (g. n.)

Essa alegação não merece prosperar, tendo em vista que não há lei que restrinja o poder de polícia da ANAC, restringindo-a apenas aos casos de flagrante delito. Necessário informar que, no caso concreto, a possibilidade de uma autuação em flagrante era totalmente remota. Na data da infração, conforme se verá adiante, a aeronave PR-OMX era operada fora do nosso país.

A infração foi constatada apenas após a análise documental, gerada por meio de denúncia (0864579), quando a empresa BRASIL VIDA TAXI AEREO LTDA, em resposta ao Ofício n.º 280/2016/GTPO-DF/GOAG/SPO, encaminhou a esta Agência, em 29/06/2016, cópias de diversos documentos, dentre os quais a cópia da página n.º 000096 do Diário de Bordo n.º 002/PR-OMX/2015, referentes à infração (0864583). Além, é claro, das cópias de Plano de Voo apresentadas para a operação da referida aeronave (0864592).

Assim, como o Auto de Infração em referência foi lavrado após análise de documentos feita nas dependências desta Agência, não era possível outra notificação à empresa BRASIL VIDA TAXI AEREO LTDA do que a feita via postal. Destaca-se, desta feita, que foram atendidas as diretrizes dos Princípios do Contraditório e da Ampla Defesa, com fulcro no artigo 5º, inciso LV da Constituição da República. Verifica-se que o Auto de Infração em referência foi lavrado em consonância com os preceitos legais que regem a matéria, não possuindo vício capaz de torná-lo inválido.

A Resolução ANAC n.º 25/2008 determina que o início da apuração de irregularidades referentes à competência desta Agência inicia-se com a lavratura do respectivo Auto de Infração, e que o direito à defesa da parte é oportunizado a partir da notificação do interessado frente ao Auto de Infração lavrado:

Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI.

Parágrafo único. O AI, conforme modelo definido em regulamento, é o documento lavrado pelo agente da autoridade de aviação civil para descrever infração praticada por pessoa física ou jurídica.

Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.

Art. 6º O AI será lavrado em duas vias, sendo a original destinada à instrução do processo e a segunda a ser entregue ao autuado.

(...)

Art. 12. Cabe defesa dirigida à autoridade competente para decidir sobre a aplicação de penalidades no prazo de vinte dias contados da data da ciência da autuação.

Sobre o mérito em si, o Autuado alegou que não se aplicam os preceitos do RBAC 119 ao caso, pois o voo era de natureza privada, e, portanto, não há necessidade de se estar em especificação operativa para operadores particulares. O Autuado embasou seus argumentos na seção 119.1 (a) (1) (2) do RBAC 119, além disso, também utilizou o artigo 177 do CBAer a seu favor, conforme abaixo:

Art. 177. Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (artigo 123, II) compreendendo as atividades aéreas:

I - de recreio ou desportivas;

II - de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;

III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave. (...) (g. n.)

E o Autuado ainda arguiu que teve a aeronave cedida, para uma viagem de cunho particular, e também por isso, não houve infração à legislação, pois não houve viagem profissional.

As argumentações do Autuado sobre o mérito não encontram eco na própria legislação trazida por ele. Vejase, por exemplo, o artigo 177 do CBAer que estabelece as condições para a definição dos serviços aéreos privados. Ou seja, o citado diploma legal exige que o voo seja feito exclusivamente em benefício do proprietário ou explorador da aeronave, enquanto que o Autuado afirmou que a empresa operadora emprestou-lhe a aeronave.

Mas, indo além, o Autuado poderia alegar que o voo aeromédico fora utilizado para transportar o proprietário ou operador da aeronave que encontrava-se enfermo. Muito bem, todavia não acostou qualquer prova documental de que o enfermo em questão era o proprietário ou operador. Observa-se pelos planos de voo apresentados para a aeronave de matrícula PR-OMX (0864592), que tratava-se ali de um voo MEDEVAC - voo de transporte aeromédico, conforme foi adequadamente apontado nos autos.

Para ampliar a linha argumentativa e mostrar que não há o que se falar no caso na realização de um voo particular, com aeronave cedida pela empresa empregadora; segundo o Relatório de Fiscalização n.º 004357/2017 (0864578), verificou-se que o Autuado operou a aeronave PR-OMX, como Comandante, durante todos estes voos, conforme a Tabela abaixo:

DATA	DE	PARA
28/04/2016	SWNV (Goiânia, Brasil)	SBSP (São Paulo, Brasil)
28/04/2016	SBSP (São Paulo, Brasil)	SBFZ (Fortaleza, Brasil)
28/04/2016	SBFZ (Fortaleza, Brasil)	GVAC (Ilha do Sal, Cabo Verde)
28/04/2016	GVAC (Ilha do Sal, Cabo Verde)	LEMG (Málaga, Espanha)
29/04/2016	LEMG (Málaga, Espanha)	EPWA (Varsóvia, Polônia)
29/04/2016	EPWA (Varsóvia, Polônia)	UACC (Astana, Cazaquistão)
29/04/2016	UACC (Astana, Cazaquistão)	ZWWW (Úrúmqi, China)
30/04/2016	ZWWW (Úrúmqi, China)	ZBYN (Taiyuan, China)
30/04/2016	ZBYN (Taiyuan, China)	ZSWZ (Wenzhou, China)
01/05/2016	ZSWZ (Wenzhou, China)	ZYHB (Harbin, China)
01/05/2016	ZYHB (Harbin, China)	UHPP (Petropavlovsk-Kamchatsky, Rússia)
02/05/2016	UHPP (Petropavlovsk-Kamchatsky, Rússia)	PANC (Anchorage, Estados Unidos)
02/05/2016	PANC (Anchorage, Estados Unidos)	KBFI (Seattle, Estados Unidos)
03/05/2016	KBFI (Seattle, Estados Unidos)	KSLN (Salina, Estados Unidos)
		KEVE (Ead, Estados Unidos)

03/05/2016	KSLN (Salina, Estados Unidos)	RBAC (Fort Lauderdale, Estados Unidos)
04/05/2016	KFXE (Fort Lauderdale, Estados Unidos)	SBBV (Boa Vista, Brasil)
04/05/2016	SBBV (Boa Vista, Brasil)	SBGO (Goiânia, Brasil)

Ainda de acordo com o referido Relatório de Fiscalização, o Autuado é o Piloto Chefe da empresa BRASIL VIDA TAXI AÉREO LTDA, informação confirmada na atual revisão das Especificações Operativas da citada empresa (1375561). Em consulta à Receita Federal (137557), verificou-se que o Autuado não é sócio da empresa BRASIL VIDA TAXI AÉREO LTDA. Segundo a Certidão de Propriedade e Ônus Reais da aeronave PR-OMX (1375585), verificou-se que a referida aeronave é fruto de uma alienação fiduciária, celebrada entre o BANCO DO BRASIL S.A. e a empresa BRASIL VIDA TAXI AÉREO LTDA, num valor de R\$ 2.465.000,00 (Dois milhões e quatrocentos e sessenta e cinco mil reais).

Com base em todas as informações citadas no parágrafo anterior, não parece verossímil que uma empresa empregadora uma aeronave cara para um simples empregado, para realizar diversos voos em curto espaço de tempo e ainda atravessando continentes como a Europa, Ásia e as Américas do Norte, Central e do Sul, com todos os custos inerentes à tal empreitada. Não ficou comprovado que a empresa BRASIL VIDA TAXI AÉREO LTDA teria empregado a aeronave PR-OMX para o Autuado, na data da ocorrência.

Portanto, vê-se de maneira cristalina que o caso enquadra-se perfeitamente ao RBAC 119, e que o Autuado infringiu a legislação aeronáutica ao conduzir voo em aeronave de operador regido pelo RBAC 135, para localidade não abrangida pelas Especificações Operativas da empresa operadora.

2.3. Conclusão

De acordo com a cópia da página n.º 000096 do Diário de Bordo n.º 002/PR-OMX/2015 (0864583), pode-se constatar que o Autuado conduziu a aeronave PR-OMX, da empresa BRASIL VIDA TAXI AÉREO LTDA, em 28/04/2016, para localidade não abrangida pelas Especificações Operativas da referida empresa. O Autuado comandou a referida aeronave no trecho SBZF/GVAC.

Salienta-se que restou comprovado de que o referido voo operou sob a designação de MEDEVAC, o que significa um serviço aéreo especializado no que tange ao transporte de passageiro enfermo necessitado de cuidados médicos, conforme cópia do Plano de Voo para a respectiva operação (0864592).

O RBAC 119 estabelece os requisitos que um operador deve atender para conduzir operações segundo os RBAC 121, 125 ou 135, quando operando cada classe e tamanho de aeronave autorizada em suas Especificações Operativas. Conforme o referido regulamento, a pessoa detentora de uma licença para condução de serviços de transporte aéreo público regular ou autorização para condução de serviços de transporte aéreo público não-regular emitida pela ANAC deve obter um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo e respectivas especificações operativas antes de iniciar tais operações.

A seção 119.7 do RBAC 119 dispõe sobre o conteúdo das Especificações Operativas:

119.7 - Especificações operativas

(a) Cada especificação operativa emitida para um detentor de certificado deve conter:

(1) as autorizações, limitações e procedimentos segundo os quais cada espécie de operação, se aplicável, deve ser conduzida; e

(2) outros procedimentos segundo os quais cada classe e tamanho de aeronave deve ser operada;

(b) Exceto quanto aos parágrafos das especificações operativas identificando espécies de operações autorizadas, as especificações operativas são vinculadas, mas não constituem parte do Certificado ETA ou do COAP.

Assim, de acordo com o aludido dispositivo, cabe aos detentores de Certificado de Empresa de Transporte Aéreo e seus prepostos atuar de modo a garantir a observância da legislação, em especial aquelas que comprometem a segurança operacional e constituem risco à segurança, à propriedade e, principalmente, à vida.

Destas forma, 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.

10. O interessado foi devidamente notificado da decisão condenatória, interpondo RECURSO ADMINISTRATIVO (DOC SEI 1468313) em que alega: falta de competência do agente responsável pela autuação e ser operação de natureza privada, não se sujeitando ao RBAC 119.

11. Ao cabo, requer o arquivamento do processo.

12. É o relato.

PRELIMINARES

13. Primeiramente, salienta-se que não se encontram no presente processo vícios insanáveis. Ao interessado garantiram-se o direito de manifestação nos autos, podendo, inclusive, produzir provas. Observa-se que assim o fez, uma vez que apresentou diversas peças em sua defesa, sendo-lhe facultado apresentar provas à qualquer momento.

14. Assim, tem-se que em momento algum houve prejuízo ao exercício de defesa do Interessado ou à Administração. O AI, lavrado em 13/07/2017, traz expressamente que: "O imputado operou a aeronave PR-OMX em operação MEDEVAC para área geográfica não autorizada nas Especificações Operativas da Brasil Vida Taxi Aéreo Ltda. Página 00096 do Diário de Bordo Nº 002/PR-OMX/2015". Desse modo, está clara a transgressão.

15. Note-se que o Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer): "Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providências administrativas cabíveis."

16. Com base, nesse dispositivo, resta claro que verificada a infração, deve-se lavrar o respectivo AI, exatamente como verifica-se no presente caso.

17. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 25 de 25 de Abril de 2008, complementa: "Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração - AI."

18. O auto de infração como principal documento de um processo administrativo traz embutido em si dois dispositivos primordiais para sua validade, que são a descrição do fato e seu enquadramento legal. Eles são os elementos necessários para que se informe, precisamente, o tipo infracional, permitindo, dessa forma, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

19. A descrição objetiva do fato, conforme ocorreu, é suficiente para a construção da defesa, conforme jurisprudência dos tribunais superiores pátrios do STF e STJ:

- STF: RMS 24.129/DF, 2ª Turma, DJe 30/04/2012; "Exercício do direito de defesa. A descrição dos fatos realizada quando do indiciamento foi suficiente para o devido exercício do direito de defesa. Precedentes: MS 21.721; MS 23.490. (grifamos)

(...)

- Excerto de julgado do STJ: "O indiciado se defende dos fatos que lhe são imputados e não de sua classificação legal. De sorte que a posterior alteração da capitulação legal da conduta não tem o condão de inquirir de nulidade o processo. Precedentes: (MS 14.045/DF, Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, Terceira Seção, DJe 29.4.2010; MS 10.128/DF, Rel. Min. Og Fernandes, Terceira Seção, DJe 22.2.2010; MS 12.386/DF, Rel. Min. Felix Fischer, Terceira Seção, DJ 24.9.2007, p. 244" (STJ, MS 12.677/DF, 1ª Turma, DJe 20/04/2012). (grifamos)

20. No presente caso, os fatos estão corretos e precisamente descritos, com todos os elementos necessários para a perfeita tipificação da infração. Ainda, a norma transgredida também se encontra claramente indicada, não havendo que se falar em embaraços ao exercício da ampla defesa e do contraditório. Desse modo encontra-se perfeitamente configurada a motivação do ato, uma vez que como afirma Hely Lopes Meirelles (MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**, 29ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 152.): "denomina-se motivação a exposição ou a indicação por escrito dos fatos e dos fundamentos jurídicos do ato".

21. Destaque-se que a Lei nº 9.874/99 tem aplicação subsidiária no presente caso: Art. 69. Os processos administrativos específicos continuarão a reger-se por lei própria, aplicando-se-lhes apenas subsidiariamente os preceitos desta Lei.

22. O regimento interno da ANAC repercutiu tal disposição ao prescrever: Art. 30. À Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância compete: I - julgar, em segunda instância administrativa, os recursos às penalidades interpostas por inobservância ou descumprimento dos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, observadas as normas em vigor, bem como, subsidiariamente, a Lei nº. 9.784, de 1999, sem prejuízo dos recursos de competência da Diretoria;

23. A citada INº 008/2008, por seu turno, também estabeleceu: Art. 64. Aplicam-se subsidiariamente ao processo administrativo de que trata a presente Instrução às disposições da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

24. Assim, importa apontar o prazo previsto em lei para exercício da ação punitiva pela administração pública federal, Lei n. 9873/99: 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. Tal prazo não transcorreu no caso em exame.

25. Desse modo, cumpriram-se, de forma precisa, os procedimentos legais necessários para o ato de notificação de decisão.

26. Saliente-se, novamente, que o interessado teve acesso anteriormente ao auto de infração, contendo de todos os dados necessários para o exercício pleno da ampla defesa e do contraditório. Ademais, foi devidamente notificado do decisão de primeira instância - que, correta e devidamente motivada, determinou a aplicação de sanção - e, desde a notificação do auto de infração, teve a sua disposição os autos do processo, inclusive, para tirar cópias. Mais ainda, vê-se nas suas manifestações, que defendeu-se precisamente dos fatos imputados.

27. Nessa esteira, aponte-se a Interessada não fez prova alguma de que a operação, mesmo privada, não teria sido realizada sob vínculo empregatício. O simples fato de a operação ter sido privada não importa exclusão da relação laboral. O imputado, empregado da empresa, pode fazer um traslado da aeronave ou transportar o dono da empresa, por exemplo, todas operações privadas, mas realizadas como funcionário da empresa. Estando a serviço do empregador, trata-se de jornada de trabalho, aplicando-se,

obrigatoriamente, os limites previstos na Lei do Aeronauta. A esse respeito, cita-se o disposto na referida lei acerca do aeronauta, conceituando-o, e da jornada de trabalho, art. 2º, *caput* e art. 20, *caput*, respectivamente:

28. Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho.

Art. 2º "Aeronauta é o profissional habilitado pelo Ministério da Aeronáutica, que exerce atividade a bordo de aeronave civil nacional, mediante contrato de trabalho."

Art. 20 "Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado".

29. Dessa forma, não importa a natureza do voo, mas, tão somente, se realizado sob a égide de reação empregatícia para que haja sujeição às regras de jornada de trabalho previstas na lei.

30. A Lei n. 13.475/20017, que revogou a antiga Lei do Aeronauta, deixa claro que, mesmo nos serviços aéreos privados, há relação empregatícia entre o proprietário e os tripulantes:

Art. 5º Os tripulantes de voo e de cabine exercem suas funções profissionais nos seguintes serviços aéreos:

(...)

V - serviço aéreo privado, entendido como aquele realizado, sem fins lucrativos, a serviço do operador da aeronave.

31. Como não fez prova de que as operações não foram realizadas como parte de seu trabalho como tripulante - numa relação de subordinação e onerosidade (pagamento de salário) -, aplica-se o RBAC 119 ao caso.

32. Além disso, a operação foi reportada, quando do plano de voo, vide item 3-quadro c-acima, como MEDVAC, serviço aéreo especializado, portanto. Não consta também que teria sido realizado em benefício próprio do operador. Dessa forma, não prospera a alegação de que se tratou de voo privado.

31. O Interessado alega a incompetência do autuante, mencionando o Regimento Interno desta ANAC. Contudo, cabe mencionar a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, apresentando, em seus artigos 2º e 5º, a seguinte redação:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 2º O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao devido processo legal.

(...)

Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAe, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.

(...)

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

I - identificação do autuado;

II - descrição objetiva da infração;

III - disposição legal ou normativa infringida;

IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;

V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;

VI - local, data e hora.

33. Ainda, cabe dizer que o Auto de Infração do caso em tela foi lavrado por INSPAC credenciado desta Agência, sendo disposto no documento às fls. 01, a identificação de sua função como Inspetor de aviação civil - INSPAC e sua matrícula.

34. Observa-se, ainda, que a Instrução Normativa nº 06, de 20 de março de 2008, que regula o credenciamento do Inspetor de Aviação, dispõe em seu artigo 1º a seguinte redação:

IN ANAC nº 06/2008

CAPÍTULO I - DA FISCALIZAÇÃO

Art. 1º As atividades de fiscalização da aviação civil são realizadas pelo Especialista e pelo Técnico em Regulação de Aviação Civil dentro de suas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Enquanto não houver quantitativo suficiente de Especialistas e Técnicos em Regulação de Aviação Civil no quadro efetivo de servidores da ANAC, as atividades de fiscalização podem ser realizadas por pessoas credenciadas nos termos do art. 197 da Lei nº 7.565, de 1986, mediante a realização de teste de capacitação.

35. Também cumpre mencionar o inciso III do §2º do artigo 1º da Lei nº. 9.784/99, na medida em que, o fiscal de aviação civil, ao exercer a sua atividade fiscalizatória, representa a autoridade de aviação civil naquele momento, com o poder de decisão, sim, de aplicar ou não as providências administrativas previstas, em conformidade com a lei, a norma e a situação fática.

36. Assim, afasta-se a alegação do Interessado quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, na medida em que restou comprovado que o inspetor de aviação civil, que lavrou o referido auto de infração (fls.01), possui a sua competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

37. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise e o exposto acima, acuso regularidade processual no presente feito. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

38. **Da materialidade infracional** - A peça da DCI, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada à interessada pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos do processo, a inobservância pelo interessado, ao disposto na alínea "n", inciso II, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c o RBAC 119, seção 119.5 (c) (4).

39. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente voto.

40. **Das razões recursais** - A Recorrente não trouxe em recurso, nenhuma argumentação contrária em matéria de mérito, quanto ao que foi apurado pela Fiscalização.

41. Não havendo argumentação com prova em contrário, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização. A autuação do Inspetor de Aviação Civil - INSPAC é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da lei 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e o do disposto do art. 37 desta lei.

42. A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que todos os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e de veracidade, por serem dotados da chamada fé pública. "Trata-se de presunção relativa (*juris tantum*), que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova". (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).

43. Pode-se dizer, portanto, que os atos emanados do Estado, independente de qual seja sua natureza - presumem-se verdadeiros até prova em contrário. A própria Constituição do Brasil estabelece que declarações e informações da Administração gozam de fé pública:

Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

(...)

II - recusar fé aos documentos públicos;

44. Se não se pode recusar a fé dos documentos públicos, é lógica a interpretação de que isso implica que os documentos (e atos) da Administração reputam-se (presumem-se) válidos. E mais, reputam-se válidos porque os atos administrativos se postam vinculados ao princípio da estrita legalidade, cujo efeito óbvio é que a Administração e seus agentes não podem atuar senão dentro dos limites legalmente postos, diferente dos entes privados, que podem atuar livremente contanto que não firmem os limites legais.

45. Ademais, o próprio interessado não questiona a ausência de preenchimento dos apontados campos do citado diário de bordo. Mais do que isso, vê-se que ausência de preenchimento importou o erro quanto as horas disponíveis até a manutenção.

46. Acrescente-se que a conduta praticada pelo autuado enquadra-se como erro de fato e de direito, vez que inobservam norma cogente e de aplicação *erga omnes* regularmente expedida pela ANAC.

47. Saliente-se que o cumprimento de norma *erga omnes* vigente é objetivo, sem distinção de elemento volitivo, a não ser que expressamente consignado pela norma regulamentar. Como os normativos em comento não fazem expressamente esta distinção, não há que falar em exigência de voluntariedade para incursão na infração.

48. Este entendimento é corroborado por Hely Lopes Meirelles, que destaca que a multa administrativa, diferente das sanções penais, é de natureza objetiva, isto é, prescinde da caracterização da culpa ou do dolo do infrator para ser devida, uma vez que decorre do expresso descumprimento de conduta desejável imposta pelo Estado, decorrente precipuamente da supremacia do interesse público. (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro, 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 1999.)

49. Desse modo, resta claro que, no presente caso, como estabelecido por norma cogente oponível a todos os abrangidos em seu espectro, de caráter vinculativo, não há margem para exceções quanto ao seu cumprimento no que tange a ausência do elemento volitivo.

50. Ainda, faz-se importante destacar o ensino de Celso Antônio Bandeira de Mello de que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas

censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar, mas existem as que se limitam a esta função, e outras que buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado (multas ressarcitórias) como também as que apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação positiva (astreinte). (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo, 24., São Paulo, Malheiros Editores, 2012, p. 864/865 e p. 879).

51. Dá a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC 25/2008.

52. Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos da Resolução 25/2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora – e, no caso, efetivamente não houve extrapolação. Pelo contrário, aplicou-se inclusive o valor médio. Pelo fato de isto restar bem configurado nos autos, em especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo normativo (Anexo da Resolução ANAC 25/2008), não prosperam quaisquer alegações quanto à aplicação da sanção de multa e ao seu valor.

53. **Ante o exposto, tem-se que as razões dos recursos não lograram êxito em afastar a prática infracional objeto do presente feito e atribuída à interessada, restando esta configurada nos termos aferidos pela fiscalização.**

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

54. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes

55. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 ("o reconhecimento da prática da infração") entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

56. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.

57. Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado nas datas dispostas no quadro em epígrafe – que são as datas das infrações ora analisadas.

58. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado que **não há** penalidade (SEI 1833789) anteriormente aplicada ao autuado nessa situação.

59. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

60. Dada a presença de circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 2.000,00 (dois mil reais), que é o valor mínimo previsto, à época do fato, para a hipótese em tela - COD. INR, letra "n", da Tabela de Infrações II - Infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves - P. Física - do Anexo I, da Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores.

61. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto aos valores das multas aplicadas pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste arrazoado, entendo que cabe a sua **MANUTENÇÃO**, no patamar mínimo, R\$ 2.000,00 (dois mil reais) para cada infração.

CONCLUSÃO

62. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de Pheipe Augusto Costa Sousa Fleury, conforme individualizações no quadro abaixo:

MARCOS PROCESSUAIS						
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00058.522477/2017-32	662272170	001636/2017	28/04/2016	Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo - Operar aeronave em área geográfica não autorizada nas Especificações Operativas, contrariando o item 119.5(c)(4) do RBAC 119.	Artigo 302, inciso II, alínea "n" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAC) c/c o RBAC 119, seção 119.5 (c) (4).	RS 2.000,00

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

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



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 30/09/2020, às 14:50, 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 **2928650** e o código CRC **1039E7B1**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 590/2019

PROCESSO Nº 00058.522477/2017-32

INTERESSADO: Phelipe Augusto Costa Sousa Fleury

Processo Administrativo nº: 662272170

Auto de Infração nº: 001636/2017

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.

2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

3. O parecer que analisou o caso entendeu pela manutenção da decisão de primeiro instância. Destacou que a peça da primeira instância confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada à interessada pela fiscalização. Colecionou também na análise fotos e extratos de elementos comprovar tório os que certificam a ocorrência da infração. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos do processo, a inobservância pelo interessado, ao disposto na alínea "n", inciso II, do art. 302 da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c o RBAC 119, seção 119.5 (c) (4). A Recorrente não trouxe em recurso, nenhuma argumentação contrária em matéria de mérito, quanto ao que foi apurado pela Fiscalização. De acordo com a proposta de decisão (2928650) Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

4. Dosimetria adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".

5. Dosimetria adequada para o caso.

6. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com com lastro no art 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa**, em desfavor de Phelipe Augusto Costa Sousa Fleury, nos seguintes termos:

MARCOS PROCESSUAIS						
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO após análise do recurso
00058.522477/2017-32	662272170	001636/2017	28/04/2016	Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo - Operar aeronave em área geográfica não autorizada	Artigo 302, inciso II, alínea "n" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) c/c o	R\$ 2.000,00

				nao autorizava nas Especificações Operativas, contrariando o item 119.5(c)(4) do RBAC 119.	RBAC 119, seção 119.5 (c) (4).	
--	--	--	--	---	--------------------------------------	--

7. Por oportuno registre-se que o presente processo não foi afetado pela resolução 583 de 2020 ante o critério "prescrição"(art. 1o, parágrafo único, inciso II).

8. À Secretaria. Notifique-se. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto

¹Nomeações e designações:

(1) a Portaria 2.026, de 9 de agosto de 2016; (2) a Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016; (3) por meio da Portaria nº 2.828, de 20 de outubro de 2016; (4) Portaria nº 2.829 - da mesma data da anterior, e; (5) Portaria nº 3.059, de 30 de setembro de 2019



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 08/10/2020, às 18:01, 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 **2930338** e o código CRC **B83732CA**.