



PARECER Nº 70/2021/CJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00058.039067/2019-97
INTERESSADO: ANDERSON DAINEZ DE ALMEIDA
PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AINI: 009886/2019 **Data da Lavratura:** 17/10/2019

Crédito de Multa (nº SIGEC): 671017204.

Valor de multa: R\$ 5.463,02 (cinco mil, quatrocentos e sessenta e três reais e dois centavos) prevista pela ocorrência de 04 (quatro) infrações (natureza continuada).

Infração: realizar voo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta.

Enquadramento: artigo 302, inciso I, alínea “t” da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer).

Proponente: Stelio Costa Melo Alberto – SIAPE 1585609 - Portaria ANAC nº 4.161, de 3 de fevereiro de 2021.

Competência: Decisão monocrática com fulcro no inciso I do art. 42, da Resolução 472, de 6 de junho de 2018.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, por descumprimento ao artigo 302, inciso I, alínea “t” da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer), cujo Auto de Infração nº. 009886/2019 foi lavrado, em 17/10/2019 (3605584), com a seguinte descrição:

O Sr. Anderson Dainez de Almeida, realizou voo por instrumento com tripulação incompleta na aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF nos dias 26 de junho de 2015 em Araquari/SC e Curitiba/PR; 04 de julho de 2015 em Curitiba/PR e Joinville/SC; 05 de julho de 2015 em Joinville/SC; e, 31 de julho em Curitiba/PR.

2. Consta no Relatório de Ocorrência nº 009952/2019 (3626850) a seguinte descrição:

II- DA APURAÇÃO

Ao analisar os dados contidos nas páginas 20, 21 e 22 do Diário de Bordo nº 14 da respectiva aeronave também foram identificados voos de treinamentos para o piloto aluno, o senhor Anderson Dainez de Almeida CANAC 107679, nos dias 26 e 30 de junho 2015 nas linhas 02, 03 e 04, página 20 do Diário de Bordo nº14, tendo como supostos tripulantes o comandante Frank Amaro de Souza (CANAC 362210) e co-piloto Lucas Orsini Lima (CANAC 175001).

Nos dias 04 e 05 de julho de 2015, nas linhas 01 à 05 página 21 do Diário de Bordo nº 14 como supostos tripulantes o comandante Frank Amaro de Souza (CANAC 362210) e co-piloto Ederaldo Luiz Spinardi (CANAC 845909).

No dia 31 de julho de 2015, nas linhas 01 e 02, página 22 do Diário de Bordo nº 14 tendo como supostos tripulantes o comandante Ederaldo Luiz Spinardi (CANAC 845909) e co-piloto Luis Henrique da Silva (CANAC 110483).

Os tripulantes e operadores envolvidos foram solicitados a prestar informações através dos seguinte Ofícios:

LYM ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO LTDA - Ofício 162/2015/GPIN/GGAF - DATA

18/08/2015

INFRAERO - Ofício 163/2015/GPIN/GGAF - DATA 18/08/2015

EDERALDO LUIZ SPINARD - Ofício 164/2015/GPIN/GGAF - DATA 20/08/2015

LUIZ HENRIQUE DA SILVA - Ofício 165/2015/GPIN/GGAF - DATA 20/08/2015

ANDERSON DAINEZ DE ALMEIDA - Ofício 184/2015/GPIN/GGAF - DATA 05/10/2015

JORGE LUIZ CHARBEL LABURU - Ofício 185/2015/GPIN/GGAF - DATA 05/10/2015

LYM ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÃO LTDA - Ofício 186/2015/GPIN/GGAF - DATA 05/10/2015

NIVAN CORREIA DO NASCIMENTO - Ofício 009/2016/GPIN/GGAF - DATA 15/01/2016

ANDERSON DAINEZ DE ALMEIDA - Ofício 010/2016/GPIN/GGAF - DATA 15/01/2016

EXECUTIVE AIR TÁXI AÉREO LTDA - Ofício 054/2016/GPIN/GGAF - DATA 07/06/2016

Ao oficial todos os tripulantes comandantes e solicitar esclarecimento do ocorrido acima, todos responderam e **foram unânimes em negar** que participaram na composição da tripulação dos voos relacionados apesar de alguns campos no diário de bordo estarem com seus nomes e, conseqüentemente, não houve treinamento.

Oportuno destacar que, os pilotos acima informados, apesar de também constarem como pilotos nos registros de plano de voo não se pode afirmar de fato que quem tripulou a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF nos voos relacionados acima foram os referidos tripulantes, uma vez que quem registrou o plano de voo foi o **senhor Anderson Dainez de Almeida, que informou os CANAC dos referidos pilotos.**

Da análise da carta s/n (SEI 0569925) do senhor Anderson Dainez de Almeida em resposta aos ofícios nº35(SEI)/2017/GTFI/GEOP/SFI-ANAC de 07 de fevereiro de 2017, 184/2015/GPIN/GGAF de 05 de outubro de 2015 e reiterada no ofício nº10/2016/GPIN/GGAF de 15 de janeiro de 2016, **ele foi o único que confirmou estar a bordo em todos os voos e ?receber instrução de voo? e não informou outros tripulantes a não ser os ?constantemente? no Diário de Bordo.** Juntando com as declarações de todos os tripulantes que negaram participação nos voos, e os registros aeroportuários que confirmaram de fato que os voos ocorreram, **conclui-se que apenas o senhor Anderson Dainez de Almeida tripulou, ?sozinho?, a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF fazendo as vezes de co-piloto e comandante, esse último, autoridade designada pelo proprietário explorador como preposto.** Cabe observar que *Type Certificate Data Sheet - TCDS* do modelo e o próprio Certificado de Aeronavegabilidade ? CA determinam que a aeronave em tela exige o **mínimo dois pilotos habilitados no TIPO.** Apesar do senhor Anderson Dainez de Almeida ter conhecimento e já ter sido habilitado em outro modelo, no modelo C525 ? *CITATION JET*, diferente do modelo C500 ? *CITATION I*, não poderia tripular e muito menos operar a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF, modelo C500 ? *CITATION I* enquanto não cumprisse os requisitos para o tipo de aeronave tanto definido pelo projeto de *TIPO* do fabricante e seu certificado de aeronavegabilidade (mínimo de 02 pilotos qualificados na aeronave). Quanto os requisitos da Lei e regulamentos, ser habilitado em aeronave *TIPO* para o modelo específico conforme lista de habilitações de tipo ANAC em vigor à época).

Agrava-se mais ainda o fato de parte das operações terem sido sob as Regras de Voos por Instrumentos ? IFR que exige do piloto a qualificação no TIPO atrelada a habilitação.

Em Continuidade à análise do Diário de Bordo e observando o prescrito no CBA temos que: o Diário de Bordo é documento de porte obrigatório e oficial de registro dos voos e que nenhuma aeronave civil brasileira poderá voar no espaço aéreo brasileiro sem portá-lo. Também, é fonte de informações de fiscalização e manutenção não podendo ser rasurado ou estar com dados inconsistentes.

Cabe ressaltar que o próprio legislador trata o Diário de Bordo como um documento de suma importância quando fala no CBA que além dos dados operacionais e de manutenção, o Comandante procederá ao assento, no Diário de Bordo, dos nascimentos e óbitos que ocorrerem durante a viagem, e dele extrairá cópia para os fins de direito.

Diante disso, o que pode se observar na análise do Diário de Bordo nº014/PPEIF/13, aberto em

18 de janeiro de 2013 da aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF, páginas 20, 21 e 22, que os campos estavam com preenchimentos incompletos tais como: sem assinatura do comandante por voo (registro), sem o número de Diário de Bordo (campo registro do Diário e Bordo), sem hora e assinatura no campo de apresentação da tripulação para fins de contagem da jornada e rasuras em alguns voos.

*Há também nas folhas citadas do Diário de Bordo, o registro de **treinamento do senhor Anderson Dainez de Almeida** e que os instrutores seriam os comandantes Frank Amaro de Souza (CANAC 362210), nos voos do dia 26/06, 30/06, 04/07 e 05/07, e o comandante Ederaldo Luiz Spinardi (CANAC 845909), no dia 31/07. **Cabe ressaltar que, como citado anteriormente, ambos negaram a participação nos voos e conseqüentemente a instrução ao senhor Anderson Dainez de Almeida.***

*Outro fato relevante é que o senhor Anderson Dainez de Almeida **registrou em sua Caderneta Individual de Voo ? CIV digital, de forma definitiva, as horas de voo como piloto em instrução (treinamento)**, pré-requisito necessário para concessão da habilitação necessária para pilotar uma aeronave modelo C500 conforme prescrito no regulamento RBAC 61. Tais lançamentos passariam despercebidos na análise da concessão da habilitação caso não tivesse sido identificado as irregularidades.*

Somente posteriormente ao início do processo administrativo de apuração, após a denúncia em pauta, o senhor Anderson Dainez de Almeida solicitou a exclusão dos lançamentos feitos na CIV digital.

Observa-se que o lançamento em CIV Digital no Sistema de Aviação Civil ? SACI da ANAC por pilotos é feito tão somente através de Login e senha pessoal.

É gravíssimo o lançamento intencional de dados que não sejam fidedignos, tanto no Diário de Bordo como na CIV, com o intuito de violar o sistema de aviação civil brasileiro afim de se beneficiar com a concessão de habilitação através de horas de voo lançadas como treinamento.

[...]

DEFESA

3. Conforme documento (3713107) o autuado requereu a nulidade do auto de infração, e conseqüentemente a extinção do processo administrativo sancionador.
4. Argumenta que de acordo com Art. 99, III, do Regimento Interno da ANAC (Res. 114/2009) somente Diretoria, Superintendências e Gerências-Gerais têm competência legal para aplicar penalidades, e que o auto de infração atacado seria nulo, "*uma vez que não se sabe se o ato foi praticado por servidor público competente para sua realização*". Reclama ainda da ausência de indicação do cargo do servidor autuante.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA - DC1

5. O setor competente, em Decisão motivada (SEI 4486689 e 4486874), de 23/11/2020, demonstrou o descabimento das alegações da parte autuada, e decidiu caracterização de infração continuada para as condutas infracionais listadas no auto de infração, totalizando o valor de **R\$ 5.463,02 (cinco mil, quatrocentos e sessenta e três reais e dois centavos)**.

RECURSO

6. O interessado interpôs tempestivamente o recurso (5128386), conforme aferido em

Despacho ASJIN (5278009).

7. Alega o recorrente que a análise de primeira instância foi ilegal, tendo em vista o não atendimento aos pedidos de diligências requeridos na defesa prévia. Reprizou a seguinte alegação da Defesa Prévia: "ANAC jamais tomou o depoimento do proprietário da aeronave, peça chave para elucidação do caso."

8. Ao final, requereu: i) a intimação e a oitiva do proprietário da aeronave, Sr. NIVAN CORREIA DO NASCIMENTO, para esclarecer os fatos elencados no recurso; ii) a degravação expedida pelo DECEA com a conversa gravada entre o comandante a torre de controle nos episódios apontados pelo presente processo; e iii) a gravação em vídeo das câmeras da administração aeroportuária em que apareça o momento de embarque e desembarque dos tripulantes e passageiros dos voos em questão.

9. **É o breve Relatório.**

FUNDAMENTAÇÃO

10. **Quanto à Fundamentação da Matéria** – realizar voo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta, infração capitulada no artigo 302, inciso I, alínea "t" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer).

11. O interessado foi autuado porque, conforme apurado pela fiscalização, realizou voo por instrumento com tripulação incompleta na aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF nos dias 26 de junho de 2015 em Araquari/SC e Curitiba/PR; 04 de julho de 2015 em Curitiba/PR e Joinville/SC; 05 de julho de 2015 em Joinville/SC; e, 31 de julho em Curitiba/PR, conforme a seguinte descrição constante do auto de infração:

O Sr. Anderson Dainez de Almeida, realizou voo por instrumento com tripulação incompleta na aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF nos dias 26 de junho de 2015 em Araquari/SC e Curitiba/PR; 04 de julho de 2015 em Curitiba/PR e Joinville/SC; 05 de julho de 2015 em Joinville/SC; e, 31 de julho em Curitiba/PR.

12. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento no artigo 302, inciso I, alínea "t" da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer), que dispõe o seguinte, *in verbis*:

CBA

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

[...]

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

[...]

t) realizar vôo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;

[...]

(grifos nossos)

13. Conforme apurado pela fiscalização no Relatório de Ocorrência nº 009952/2019 (3626850), o autuado tripulou a aeronave de matrícula PP-EIF fazendo as vezes de co-piloto e comandante, esse último, autoridade designada pelo proprietário explorador como preposto.

ANÁLISE.

14. No presente caso, a unidade autuante entendeu pela aplicação de multa no **montante de R\$ 5.463,02 (cinco mil, quatrocentos e sessenta e três reais e dois centavos)** prevista pela ocorrência de 04 (quatro) infrações dispostas no art. 302, inc. I, al. "t", CBAer, calculada sobre o valor da multa de código RVT, em conformidade com artigo 37-B da Resolução n.º 472/2018

15. Cabe registrar a **impossibilidade de atendimento dos pedidos** formulados pelo recorrente para: oitiva do proprietário da aeronave; a degravação expedida pelo DECEA e vídeo das câmeras da administração aeroportuária, **pois não se tratam de atos imprescindíveis ao processo administrativo sancionador da ANAC**. O requerimento da parte tem aparência meramente protelatória.

16. Ressalta-se que no presente processo, o ônus da prova deve ser suportado por quem os alega, e, apesar de duas oportunidades, seja na defesa prévia ou no recurso à segunda instância, **a parte recorrente não conseguiu apresentar provas que sustentem suas alegações**.

17. **Infração de natureza continuada.**

18. A Resolução nº 566, de 12 de junho de 2020, que alterou a Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, possibilitou a aplicação da infração de natureza continuada. De acordo com a norma citada pode ser caracterizada como infração continuada a prática de ação de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.

Resolução 472/2018, alterada pela Resolução nº 566/2020

Da Infração Administrativa de Natureza Continuada

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória.

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração.

Art. 37-B. Caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, nos termos do art. 37-A desta Resolução, será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração, calculada de acordo com a seguinte fórmula:

Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências^{1/f}

Em que a variável “f” assume um dos seguintes valores:

f1 = 1,85 quando não verificada qualquer circunstância descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f2 = 1,5 quando verificada ao menos uma das circunstâncias descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f3 = 1,15 quando verificadas, cumulativamente, as circunstâncias descritas no inciso III e no inciso IV do § 2º do art. 36 desta Resolução.

§ 1º A verificação de cada circunstância descrita nos incisos I a III do § 1º do art. 36 desta Resolução ensejará o acréscimo de 0,15 ao valor da variável “f” a ser aplicada.

§ 2º Valores diferentes de f1, f2 e f3 poderão ser definidos em Resolução específica que disciplina a matéria objeto da autuação.” (NR)

19. Diante do descrito no Auto de infração em análise, resta claro que a parte autuada realizou vou por instrumento com tripulação incompleta na aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PP-EIF em quatro ocasiões, perfazendo assim o **total de 4 atos infracionais. Dessa forma, será avaliada a possibilidade de caracterização da infração de natureza continuada.**

20. Na dosimetria da sanção, em avaliação das atenuantes aplicáveis, após consulta ao extrato do sistema SIGEC (5048925) verifica-se a incidência da **atenuante** prevista no art. 36, §1º, III da Resolução 472/2018, qual seja, *a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data de cometimento da infração em julgamento*.

21. Em relação à aplicação das circunstância agravantes, a primeira instância decidiu pela incidência das circunstâncias **agravantes** disposta nos incisos III e IV, § 2º da Resolução nº 472/2018.

22. Ocorre que a presente análise **não vislumbra a ocorrência das agravantes** citadas. Conforme a Súmula Administrativa ANAC nº 002/2019, **“não cabe a aplicação de agravantes quando a**

circunstância for inerente à prática infracional". Assim, tendo em vista a falta de clara indicação na DC1 para a incidência das circunstâncias **agravantes** disposta nos incisos III e IV, § 2º da Resolução nº 472/2018, sugere-se o afastamento das circunstâncias agravantes no cálculo da multa.

23. A infração em comento possui valor médio de multa de R\$ 2.100,00, para o código RVT constante no Anexo I a Res. ANAC 472/2018, de ementa “*Realizar voo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta*”.

24. Considerando-se a incidência da circunstância atenuante de inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento e considerando-se a inexistência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, o fator f foi calculado em 2,00, resultando no seguinte valor de multa: **R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais).**

25. Dessa forma, considerando o exposto na presente análise e com fundamento na Lei nº 9.784 de 1999, inciso XII, parágrafo único do art. 2º, e art. 64, sugere-se que a multa aplicada em primeira instância no valor total de R\$ 5.463,02 (cinco mil, quatrocentos e sessenta e três reais e dois centavos) seja **reduzida** para o valor de **R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais).**

DA CONCLUSÃO

26. Pelo exposto, levo o presente processo ao conhecimento do Presidente da Turma Recursal - RJ, com sugestão para **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, para **DE OFÍCIO REDUZIR** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 5.463,02 (cinco mil, quatrocentos e sessenta e três reais e dois centavos)** para o valor de **R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais)** pelas irregularidades narradas no AI nº 009886/2019, por infração ao artigo 302, inciso I, alínea “t” da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer).

É o Parecer e Proposta de Decisão.

Submete-se ao crivo do decisor.



Documento assinado eletronicamente por **Stelio Costa Melo Alberto, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 30/03/2021, às 10:57, 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 **5513063** e o código CRC **C904552D**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 69/2021

PROCESSO Nº 00058.039067/2019-97
INTERESSADO: Anderson Dainez de Almeida

1. Trata-se de recurso interposto por ANDERSON DAINÉZ DE ALMEIDA, em face da Decisão de Primeira Instância proferida no curso do processo administrativo sancionador em epígrafe, relativo à ocorrência do Auto de Infração nº 009886/2019, capitulado no artigo 302, inciso I, alínea “t” da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer).
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 cuidou da análise do caso entendeu pela redução de ofício da multa através do reconhecimento da infração continuada sem a incidência de agravantes, resultando assim no valor de **R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais)**.
4. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 5513063). 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.
5. Dosimetria proposta adequada para o caso.
6. Consideradas as atribuições a mim conferidas pelas Portarias nº 751, de 07/03/2017 e 1.518, de 14/05/2018 e, ainda, com lastro no art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2008 e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016), **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, para **DE OFÍCIO REDUZIR** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 5.463,02 (cinco mil, quatrocentos e sessenta e três reais e dois centavos)** para o valor de **R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais)** pelas irregularidades narradas no AI nº 009886/2019, por infração ao artigo 302, inciso I, alínea “t” da Lei n.º 7.565/1.986 (Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer).

À Secretaria. Notifique-se. Publique-se.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal - Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cássio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 12/04/2021, às 11:06, 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 **5513072** e o código CRC **09A0456C**.