

**VOTO****PROCESSO: 60810.002672/2009-93****INTERESSADO: CARLOS DA FONSECA MACHADO**

<b>AI nº.</b> 00542/2009	<b>Data Lavratura:</b> 30/06/2009	<b>Infração:</b> Desobedecer ao Sinaleiro.
<b>Crédito de Multa nº.</b> 641.579/14-2	<b>Operador:</b> Puma Air Táxi Aéreo Ltda.	<b>Enquadramento:</b> alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBAer.
<b>Aeronave:</b> PP-MPV	<b>Data da Infração:</b> 24/03/2009	<b>Aeroporto:</b> Marabá - PA (SBMA)
<b>Relator:</b> Sr. Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta – Analista Administrativo – Mat. SIAPE 1286366.		

**1. INTRODUÇÃO**

1.1. A infração foi enquadrada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBAer, com a seguinte descrição: **"Desobediência ao Sinaleiro"** (fl. 03).

**2. DO HISTÓRICO**

2.1. Consta do histórico do Auto de Infração que, no dia 24 de março de 2009, às 11:59 horas, no Aeroporto de Marabá, foi constatado que o interessado tripulou a aeronave PP-MPV sob sua responsabilidade, tendo desobedecido às orientações do sinaleiro para o posicionamento correto da aeronave, em desacordo com o previsto na seção 2.3 da IAC 2308-0690.

**3. DO RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO**

3.1. Em relatório (fl. 01), a fiscalização desta ANAC verificou que o aeronauta Sr. Carlos da Fonseca Machado (CANAC 273185), conforme transcrição de ocorrência da administração do aeroporto (INFRAERO), constante da Carta Formal nº. 85/SBMA/2009 de 31 de março de 2009 (fl. 02), no aeródromo de Marabá-PA, ao operar a aeronave PP-MPV, sob sua responsabilidade, desobedecera às orientações do sinaleiro para o posicionamento correto da aeronave, em desacordo com o previsto na seção 2.3 da IAC 2308-0690 e o artigo 302, inciso II, alínea "n" do CBAer.

**4. DEFESA DO INTERESSADO**

4.1. O interessado ofereceu Defesa (fl. 04), protocolada na ANAC no dia 02/07/2009, que em razão da inexistência do comprovante de ciência da notificação sobre a autuação nos presentes autos, será considerada como tempestiva, para todos os efeitos de direito, na qual alegou que a aeronave de asa rotativa (helicóptero) PP-MPV realizara uma missão de transporte de valores, que consistiu de um pouso no aeroporto de Marabá e posterior transbordo de barras de ouro para outra aeronave (asa fixa), que já se encontrava devidamente estacionada e posicionada conforme o Plano de Segurança do referido aeroporto; que a tripulação não teve a intenção de desobedecer às orientações do sinaleiro, mas apenas de seguir as normas pré-determinadas no Plano de Transporte do Aeroporto de Marabá e que, caso tivessem sido seguidas as orientações do sinaleiro, teriam agido contra as normas de ação de segurança, o que teria vulnerabilizado a operação, tendo em vista que o local indicado expunha sensivelmente os agentes de operação de transbordo e, também, contrariava as normas de posicionamento vigentes; que a desobediência ao sinaleiro teve por fim atender à exigências de preservação da segurança da operação e que o piloto em comando agira de acordo com o previsto no item 3.4.1 da ICA 100-12 (Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo).

**5. DA DEFINIÇÃO DA COMPETÊNCIA PARA A ANÁLISE DO CASO**

5.1. O processo foi encaminhado para o DECEA (Departamento de Controle do Espaço Aéreo), através do Ofício nº. 739/2010-SSO/ANAC (fl. 06). Entretanto, o COMAER, através do Despacho Jurídico nº. 256/JJAER/MFLC, de 25/06/2012 (fl. 08 a 10), decidiu pela remessa dos presentes autos a esta Autarquia Especial, por entender que seria da ANAC a competência exclusiva para a análise da infração.

**6. DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

6.1. O setor competente, em decisão motivada (fls. 13 a 14) datada de 19/02/2014, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na **alínea "n" do inc. II do art. 302 do CBAer**, aplicando, considerando a presença da condição atenuante prevista no inciso III do § 1º. do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25 de 25/04/2008 e a ausência das condições agravantes dispostas nos incisos do § 2º. do artigo 22 da Resolução nº. 25/08, ao final, multa no patamar mínimo previsto na norma, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

**7. DAS RAZÕES DO RECURSO**

7.1. O interessado foi notificado da decisão em 26/04/2014 (fl. 19), tendo postado peça de recurso tempestiva em 06/05/2014 (fls. 20 a 22), na qual requereu a anulação do auto de infração e da decisão, com o consequente arquivamento dos autos, sob a alegação de que no dia 24/03/2009, antes da decolagem, teria informado ao fiscal de pátio em serviço no Aeroporto de Marabá/PA que a aeronave PP-MPV, por si pilotada, decolaria com destino a uma mina de ouro localizada próxima à Redenção - PA e retornaria por volta das 12:00 horas trazendo carga de alto valor em ouro e que conforme previsto no Plano de Segurança para Transporte Aéreo de Valores - PSTAV, aprovado pela Administração do Aeroporto, a posição estabelecida para estacionamento de aeronaves que realizam transporte de valores é a ilha 2 (conferir desenho constante à fl. 23), estrategicamente posicionada em local afastado do terminal de passageiros e das posições para estacionamento de aeronaves da aviação regular de transporte de passageiros; que ao lado da posição mencionada, já se encontrava a aeronave de asa fixa para a qual seria realizado o transbordo da carga em ouro, devidamente acompanhado por agentes de segurança armados e 02 carros-fortes previamente posicionados de forma a minimizar os riscos para outras pessoas e aeronaves; que, ao chegar para pouso no Aeroporto de Marabá, convicto que seria orientado a estacionar na posição estabelecida no PSTAV, repentinamente, foi chamado pelo sinaleiro para outra posição, próxima ao muro baixo com cerca em tela do aeroporto, com visão da rua de acesso; que então teria ficado em dúvida sobre o porquê de o fiscal de pátio estar sinalizando para uma nova posição não prevista, pois isso somente deveria ocorrer em caso de algum risco para a segurança operacional, quando o sinaleiro pode e deve intervir para se evitar um possível acidente aeronáutico.

7.2. Explica, outrossim, que ele, comandante, não teria identificado qualquer situação de risco que justificasse a atitude do fiscal de páteo e, ainda considerando a possibilidade de um eventual ato ilícito contra a aeronave sob seu comando, que transportava aproximadamente 70 (setenta) quilos de ouro e, principalmente pelo fato do novo local designado ser muito vulnerável, aduziu que imediatamente teria feito contato com o operador da estação Rádio Marabá e solicitado autorização para que a dita aeronave fosse estacionada na posição estabelecida no PSTAV, bem como fosse tal informação repassada ao fiscal de páteo, ocasião em que teria recebido como resposta que a solicitação seria atendida. Assim, diante da resposta do operador da estação Rádio Marabá, o interessado teria ficado mais tranquilo e seguido para a posição estabelecida no PSTAV, tendo toda a operação de desembarque da carga em ouro sido realizada sem qualquer transtorno ou riscos à segurança.

7.3. Ainda a respeito da aludida operação, ressaltou que, em nenhum momento após o pouso, o fiscal de páteo (sinaleiro) teria se dirigido ao recorrente para questionar o seu procedimento ou para arguir sobre o motivo de não ter seguido para a nova posição; que em se considerando a autorização do operador da estação Rádio Marabá, o atuado entendera que não tinha havido qualquer problema grave, mas apenas alguma confusão na definição do local de estacionamento.

7.4. Por fim, argumentou que não teria havido a intenção deliberada de se descumprir a sinalização do fiscal de páteo, mas apenas a preocupação maior com a segurança operacional, a segurança das instalações e, principalmente, a segurança das pessoas envolvidas na operação, que poderiam sofrer as consequências em caso de ocorrência um ato ilícito contra a aviação; que o interessado possui mais de 30 anos de experiência como piloto de helicóptero e que nunca esteve envolvido em qualquer ocorrência de infração à legislação aeronáutica e descumprimento de procedimentos de segurança em aeroportos.

## 8. DAS DEMAIS PEÇAS PROCESSUAIS

- Lista de processos encaminhados ao DECEA para análise (fl. 05);
- Página do Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil - SACI contendo informações sobre o aeronauta (fl. 07);
- Ofício nº. 13/GFS/SEC-JJAER (fl. 11);
- Extrato de lançamentos de multas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC (negativo) em desfavor do interessado (fl. 12);
- Página do Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil - SACI contendo informações sobre o aeronauta (fl. 15);
- Extrato de lançamentos de multas no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC com a multa resultante do presente processo (fl. 16);
- Cópia da minuta de notificação enviada ao interessado sobre a decisão de primeira instância administrativa (fl. 17);
- Despacho de encaminhamento de autos à Junta Recursal (fl. 18);
- Cópia do envelope no qual foi postada a peça de recurso (fl. 24);
- Página de rastreamento de objeto nos Correios (fl. 25);
- Despacho de tempestividade recursal (fl. 26);
- Termo de encerramento de trâmite físico, assinado eletronicamente em 10/02/2017 (SEI 0415454); e
- Despacho de distribuição para relatoria, assinado eletronicamente em 14/02/2017 (SEI 0425894).

É o relatório.

## 9. VOTO DO RELATOR

### 9.1. PRELIMINARMENTE

#### 9.1.1. Da regularidade processual:

9.1.1.1. Não obstante a ausência do aviso de recebimento da notificação do interessado quanto à autuação, tal se encontra suprida, tendo em vista que o interessado apresentou defesa em 02/07/2009 (fl. 04) que foi considerada tempestiva para todos os efeitos e devidamente apreciada pelo julgador em primeira instância administrativa. O interessado também foi regularmente notificado da decisão de primeira instância em 26/04/2014, tendo apresentado recurso tempestivo (fls. 20 a 22) em 06/05/2014.

9.1.1.2. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, o qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta Junta Recursal.

### 9.2. DO MÉRITO

#### 9.2.1. Quanto à fundamentação da matéria – Desobedecer ao comando do fiscal de pista (sinaleiro):

9.2.1.1. O interessado foi atuado por ter, em 24/03/2009, às 11h59min, tripulado voo realizado com a Aeronave PP-MPV em local diverso do apontado pelo fiscal de pista (sinaleiro) em operação no Aeroporto de Marabá - PA (SBMA), infração capitulada na alínea “n” do inc. II do art. 302 do CBAer (Lei nº. 7.565 de 19 de dezembro de 1986), a qual assim dispõe *in verbis*:

**CBAer**

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

(...)

II – infrações imputáveis a 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; (**grifos nossos**)

9.2.1.2. Observa-se, então, que é obrigatório, para a operação de uma aeronave, atender às normas atinentes à disciplina a bordo e à segurança de voo.

9.2.1.3. Neste sentido, quanto à segurança de voo, ressalta-se a Instrução de Aviação Civil (IAC) 2308-0690 - PROCEDIMENTOS DE SEGURANÇA EM PÁTIOS E ESTACIONAMENTOS DE AEROPORTO, que informa, em sua Seção 2.3, *in verbis*:

2.3 - SINALIZAÇÃO PARA MANOBRAS DE AERONAVES NO SOLO

1 - Os pilotos receberão orientação do sinaleiro para posicionamento correto da aeronave, a fim de garantir a segurança das pessoas, veículos e outras aeronaves nas imediações.

2 - Os responsáveis pela sinalização, bem como os Comandantes de aeronaves, deverão estar perfeitamente cientes do significado desses sinais, conforme Anexo 2 (item-5: sinais para manobrar em terra) do Convênio da Aviação Civil Internacional - OACI.

3 - A sinalização às aeronaves será efetuada por funcionários da Administração do Aeroporto.

4 - A critério do Departamento de Aviação Civil, nos aeroportos de grande complexidade operacional, a execução da sinalização poderá ser atribuída às empresas operadoras, após

entendimentos conduzidos pela INFRAERO com as referidas empresas.

5 - A atividade de sinalização às aeronaves de Transporte aéreo não regular será executada por funcionário da Administração do AEROPORTO devidamente habilitado para tal função.

6 - Para efeito do disposto no item 5, considera-se transporte aéreo não-regular a operação de aeronaves de Empresas Aéreas não engajadas em linhas regulares para o aeroporto considerado, desde que a Empresa Aérea também não possua Sinaleiro próprio ou contratado e "Handling" próprio ou contratado, tais como: táxis aéreos, aviação geral e as aeronaves militares quando utilizando o pátio de manobras do aeroporto civil, quando requerido.

9.2.1.4. Ou seja, verifica-se que a seção 2.3 da IAC 2308-0690 exige os pilotos obedeçam à orientação do sinaleiro para o posicionamento correto da aeronave, tendo em vista a garantia das pessoas, veículos e outras aeronaves nas imediações, o que no presente caso, não ocorreu, conforme informações de fl. 01.

#### 9.2.2. **Quanto às questões de fato:**

9.2.2.1. Quanto ao presente fato, foi constatado pela fiscalização (fl. 01) desta ANAC que o interessado, ao tripular voo com a aeronave **PP-MPV**, efetuou pouso em local diverso do estabelecido pelo sinaleiro (fiscal de pista), configurando, assim, o ato infracional.

#### 9.2.3. **Quanto às Alegações do Interessado:**

9.2.3.1. No que concerne às alegações já descritas nos itens 4 e 7 do presente voto, cumpre inferir que, não obstante o fato de estar a referida aeronave transportando carga de altíssimo valor e que tal carga seria transferida a outra aeronave já estacionada no pátio do aeroporto em questão e que o local apontado para pouso pelo sinaleiro não estivesse previsto no Plano de Segurança para Transporte Aéreo de Valores - PSTAV previamente estabelecido, **o comando a ser obedecido é o do sinaleiro**, uma vez que este está interado das ordens mais recentes e atuais emanadas da administração aeroportuária e do controle de tráfego aéreo.

9.2.3.2. Outrossim, é de se assinalar que a suspeita levantada pelo recorrente de que o fiscal de pista poderia, por meio de sua sinalização, propositalmente ou não, estar propiciando a vulnerabilidade da aeronave para que terceiros pudessem atentar contra a integridade da carga é uma suposição que, em princípio, não poderia sobrepujar a presunção de que estaria havendo um problema real atinente à segurança da aviação que, conforme informou a fiscalização em seu relatório, fora a circunstância de que a operação da aeronave PP-MPV se dera concomitantemente com a operação de um voo regular no aeródromo, fato este não permitido no plano de segurança do aeródromo, uma vez que a dita aeronave realizava transporte de valores.

9.2.3.3. Isto posto, em que pese o teor do item 3.4.1 da ICA 100-12, invocado pelo recorrente em sua defesa, tal não se sustenta, porque com a aeronave já em terra, a responsabilidade pela sua movimentação até o início do alinhamento para a posição de estacionamento é da Torre de Controle e não do piloto, a teor da Seção 2.1 da IAC 2308-0690, então vigente, que ora se expõe:

IAC 2308-0690

II – CONTROLE DE OPERAÇÃO NO PÁTIO

2.1 – MOVIMENTAÇÃO DE AERONAVES EM AEROPORTOS COM TORRE DE CONTROLE.

1 – Partida: “É responsabilidade da ADMINISTRAÇÃO DO AEROPORTO a fiscalização dos procedimentos até o momento em que forem retiradas as escadas de embarque e fechadas as portas da aeronave, passando o controle da continuidade da operação para a Torre de Controle”.

1.1 – Nos aeroportos em que a torre de controle não tem visibilidade total do pátio a responsabilidade da Administração do Aeroporto continuará até o encerramento da operação “push-back”.

2 – Chegada: “É da responsabilidade da Torre de Controle a movimentação da aeronave até o início do alinhamento para a posição de estacionamento, quando o comandante da aeronave passa a receber orientação do sinaleiro, ou do sistema automatizado de orientação visual”. (grifos nossos).

9.2.3.4. Assim, temos que o interessado reconhece que desobedeceu ao fiscal de pista (sinaleiro) e que deixou de apresentar qualquer excludente de sua responsabilidade quanto à infração apontada pela fiscalização.

## 10. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

10.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, deve-se verificar a possibilidade de correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

10.2. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente deve ser fixado dentro dos limites previstos na Resolução ANAC nº 25/2008 (e suas alterações) e conforme o disposto no artigo 57 da Instrução Normativa ANAC nº. 08/2008, indicando que a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que não há agravantes, nem atenuantes, ou quando estas se compensam, deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008.

#### 10.2.1. **DAS CONDIÇÕES ATENUANTES:**

10.2.1.1. *No caso em tela*, ao se consultar as informações sobre o interessado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC (SEI 0608908), foi confirmada a inexistência de processo com penalidade definitiva, cujo ato infracional ocorreria no período de 01 (um) ano anterior à data do ato infracional ora objeto do presente processo, de modo que deve ser aplicada a circunstância atenuante prevista no inciso III, do § 1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25 de 25 de abril de 2008.

#### 10.2.2. **DAS CONDIÇÕES AGRAVANTES:**

10.2.2.1. Contudo, verifica-se que *no caso em tela* não é possível se aplicar quaisquer das condições agravantes dispostas nos diversos incisos do § 2º do artigo 22 da Resolução nº. 25/08.

#### 10.2.3. **DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:**

10.2.3.1. Dessa forma, considerando nos autos a existência de circunstância atenuante e a ausência de agravantes, entendo que **a multa deve ser mantida** em seu patamar mínimo de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), previsto no Resolução nº. 25, de 25/04/2008, Anexo I, Tabela II (INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES), item "n", Código INR.

## 11. **VOTO**

11.1. Desta forma, opino por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO**, assim, a multa aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa.

11.2. É o meu voto.

**JULIO CEZAR BOSCO TEIXEIRA DITTA**  
Analista Administrativo - SIAPE 1286366  
Membro Julgador da ASJIN - RJ  
Nomeado pela Portaria ANAC nº 1.137/2013



Documento assinado eletronicamente por **JULIO CEZAR BOSCO TEIXEIRA DITTA**,  
**Analista Administrativo**, em 19/04/2017, às 12:46, conforme horário oficial de Brasília,  
com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site  
[http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)  
[acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador  
**0607803** e o código CRC **9A20ACB1**.

SEI nº 0607803



## CERTIDÃO

Rio de Janeiro, 19 de abril de 2017.

### CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

#### 435ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

**Processo:** 60810.002672/2009-93

**Interessado:** CARLOS DA FONSECA MACHADO

**Crédito de Multa (SIGEC):** 641.579/14-2

**AINI:** 00542/2009

**Membros Julgadores ASJIN:**

- Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta - SIAPE 1286366 - Portarias ANAC nº 1.137, de 06/05/2013 e nº 2.278, de 25/08/2016 - Relator e Presidente da Sessão Recursal
- Érica Chulvis do Val Ferreira - SIAPE 1525365 - Portaria ANAC nº 2.869, de 31/10/2013 - Membro Julgador.
- Iara Barbosa da Costa - SIAPE 0210067 - Portaria ANAC nº 2.786, de 16/10/2015 - Membro Julgador.

Certifico que a ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe, proferiu a seguinte decisão:

A Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância, por unanimidade, NEGOU PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO a multa aplicada em primeira instância administrativa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), nos termos do voto do Relator.

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.



Documento assinado eletronicamente por **JULIO CEZAR BOSCO TEIXEIRA DITTA**, **Analista Administrativo**, em 18/04/2017, às 18:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ERICA CHULVIS DO VAL FERREIRA**, **Analista Administrativo**, em 19/04/2017, às 12:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **IARA BARBOSA DA COSTA**, **Administrador**, em 19/04/2017, às 13:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, §



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0608911** e o código CRC **9AC580DD**.