



VOTO

PROCESSO: 00068.501326/2017-21

INTERESSADO: AERO AGRICOLA SÃO MIGUEL LTDA

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº. 11.182/2005, em seu art. 8º estabelece a competência da Agência para regular e fiscalizar os serviços aéreos e a segurança da aviação civil; fiscalizar as aeronaves civis; reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções cabíveis, bem como, decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. Adicionalmente, a Resolução nº 472/2018, nos arts. 35 e 46, estabelece competência à Diretoria para deliberar sobre pedidos de recurso no âmbito dos Processos Administrativos Sancionadores que resultaram em sanção de suspensão ou de cassação e cuja admissibilidade foi aferida pela autoridade competente para julgamento em instância anterior.

1.3. Nesse sentido, resta evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar e julgar o presente recurso administrativo.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme relatado, observa-se que a empresa *AERO AGRÍCOLA SÃO MIGUEL LTDA-ME* foi regularmente notificada das autuações em seu desfavor, sendo-lhe oportunizado prazo para defesa em todas as instâncias. O curso dos atos confirma a observância do contraditório e da ampla defesa, bem como a regularidade processual.

2.2. Apuram-se no presente processo, infrações imputadas à empresa por permitir operações da aeronave de marcas PT-WCI no dia 24/01/2017 com a Inspeção Anual de Manutenção (IAM) e com o Certificado de Aeronavegabilidade vencidos, bem como na vigência de Notificação de Condição Irregular de Aeronave (NCIA).

2.3. No recurso^[i] encaminhado tempestivamente à Diretoria, a empresa argumenta que: a) o auto apresenta erro de capitulação da infração; b) a Inspeção Anual de Manutenção venceu na superveniência da safra e, mesmo assim, foram realizados apenas dois voos; c) a conduta foi cessada imediatamente após a emissão da notificação de condição irregular da aeronave; d) a aeronave ainda não havia voado 100 horas desde a última inspeção; e) foi realizado apenas 1 voo com dois pousos, e; f) que a operação não se deu sob vigência de NCIA.

2.4. As alegações não merecem prosperar.

2.5. Inicialmente, observa-se que o Auto de Infração e o Relatório de Fiscalização que inauguram o presente processo cumprem com os requisitos de legalidade e descrevem com clareza a conduta infracional em apuração, sobre os quais, o autuado, ao reconhecer que incorreu na prática

irregular, imediatamente requereu o arbitramento sumário de multa em montante correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor médio da penalidade cominada à infração.

2.6. Quanto à situação da aeronave de marcas PT-WCI, é incontestável que seu certificado de aeronavegabilidade estava vencido há mais de 2 meses (22/11/2016) e a Inspeção Anual de Manutenção também encontrava-se vencida há cerca de 1 mês (21/12/2016). A alegação de que a aeronave não teria operado por 100 horas desde a última manutenção não a isentaria de ser submetida à uma inspeção anual, conforme disposto na seção 91.409 (a)(1)^[iii] do RBHA 91, vigente à época dos fatos.

2.7. Com relação à quantidade de voos atuados, observa-se uma contradição na peça recursal, pois inicialmente a recorrente admite a ocorrência de dois voos para o atendimento de clientes durante a safra e, em outro momento, questiona a quantidade de voos apontando a realização de apenas um voo, já que, supostamente, não ocorreu interrupção na operação. Ora, é sabido que a seção 137.521(j) do RBAC 137^[iii] permite o preenchimento de dados referentes a uma jornada de trabalho em operações agroagrícolas em um único registro no diário de bordo. Dessa forma, a análise do registro feito para as operações da aeronave no dia 24/01/2017 comprova a realização de dois voos, conforme apontamento do Auto de Infração.

2.8. Sobre a NCIA, cumpre ressaltar que a aeronave PT-WCI havia sido inspecionada por fiscais da ANAC em 12/09/2016, ocasião que foi expedida a primeira notificação elencando os itens que deveriam ser corrigidos antes da realização de um próximo voo (00068.500076/2016-21).

2.9. Em 26/12/2016, o operador protocolou documentação atestando a correção dessas pendências, no entanto, quando da nova fiscalização pela ANAC, a menos de 1 mês da realização dessa suposta manutenção (24/01/2017) os servidores novamente constataram que a bequilha instalada não era de modelo previsto para a aeronave e também estava sem o *lock*, rerepresentando a mesma condição irregular que, em tese, havia sido corrigida recentemente pela oficina. Essa conduta, a meu ver, reflete falta de diligência operacional para com os requisitos previstos no RBAC 137.

2.10. Portanto, resta claro que a fiscalização ocorreu em conformidade com a legislação e normativos pertinentes, e que os documentos apresentados pela fiscalização são suficientes para demonstrar que o operador permitiu operação da aeronave em condição irregular.

2.11. A sanção aplicável deve-se respaldar nas normas vigentes à época dos fatos, quais sejam a Resolução n.º 25/2008 e a Instrução Normativa n.º 08/2008. Com relação às circunstâncias pertinentes à dosimetria da sanção, o órgão decisor em primeira instância considerou presente duas circunstâncias atenuantes, pelo reconhecimento da prática da infração e pela inexistência de aplicação de penalidades no último ano, e uma circunstância agravante, pela exposição ao risco da segurança de voo.

2.12. Assim, manifesto concordância com os apontamentos em relação às circunstâncias atenuantes, no entanto, a circunstância agravante - risco de segurança de voo, é inerente à prática infracional em julgamento e não deve ser aplicada conforme previsto na Súmula Administrativa Nº 002/2019, aprovada pela Diretoria Colegiada da ANAC.

2.13. Por fim, visando a adequação entre meios e fins, e aderente à vedação legal à imposição de sanções em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público e considerando as circunstâncias que tangenciam o contexto infracional do presente caso concreto, avalio que é excessivo aplicar a suspensão punitiva ao Certificado de Operador Aéreo da empresa, pois extrapola o alcance didático-reparador pretendido com o presente processo, ao interromper, por completo, todas as atividades outorgadas à empresa. Por outro lado, tendo em vista a natureza e a gravidade da infração é razoável e proporcional suspender o certificado de aeronavegabilidade da aeronave envolvida na prática infracional, restando-lhe impedida de realizar voos pelo período de 30 (trinta) dias.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO** pelo **PROVIMENTO PARCIAL AO RECURSO** e pela aplicação de penalidade de multa à empresa AERO AGRÍCOLA SÃO MIGUEL LTDA-ME no valor de R\$ 8.000,00 (oito mil reais) cumulada com a suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave de marcas e matrícula PT-WCI, pelo período de 30 (trinta) dias por permitir a operação da aeronave em condição irregular.

3.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN para as providências cabíveis.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor

[i] Recurso Administrativo 2ª Instância Recurso (4813629)

[ii] RBHA 91

91.409 - INSPEÇÕES

(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes à operação, esta aeronave:

(1) [tenha feito e sido atestada uma inspeção anual de manutenção (IAM), de acordo com o RBHA 43 e com o parágrafo 91.403(i) deste regulamento, e tenha sido aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada pela seção 43.7 daquele regulamento; ou]

[iii] RBAC 137, Emenda 00

137.521 Diário de bordo

(...)

(j) No caso de aplicações aeroagrícolas, os dados referentes a uma jornada de trabalho do piloto podem ser registrados em uma única linha do diário de bordo. Caso haja interrupção da jornada, conforme previsto na Lei 7.183, de 5 de abril de 1984 (Lei do Aeronauta), os dados de cada etapa da jornada devem ser registrados em linhas separadas do diário de bordo.



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 27/09/2021, às 09:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6258595** e o código CRC **4B4EEE4E**.