



VOTO

PROCESSO: 00058.030803/2020-85

INTERESSADO: MARCELO MIHAJLOVIC CARONE

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos XXI e XLIII, combinado com o art. 64 da Lei n.º 9.784/1999 estabelecem a competência da Agência para regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. Adicionalmente, a Resolução n.º 472/2018, em seu art. 46, delimita quando o recurso à Diretoria é cabível, o que inclui os casos em que há sanções de suspensão, como é o caso em tela.

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

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Dos autos, observa-se que MARCELO MIHAJLOVIC CARONE foi regularmente notificado da emissão do Auto de Infração em seu desfavor, ocasião em que lhe foi concedido prazo para apresentação de defesa, a qual foi protocolada tempestivamente e considerada na decisão em primeira instância. Ato contínuo, o autuado foi notificado do teor da Decisão e do prazo para apresentação de recurso, feito que está em apreciação na presente deliberação. Portanto, o curso dos atos confirma a observância do contraditório e da ampla defesa, bem como a regularidade processual.

2.2. Conforme apontado no relatório, apura-se no presente processo infração imputada ao aeronauta por ter declarado à ANAC que averiguou, em pré-voos, as pás do rotor principal da aeronave PP-MBH como sendo as de modelo novo (PN C016-5) durante o ano de 2013, ainda que a CIV do respectivo aeronauta aponte a realização de um único voo, em dezembro de 2013, na aeronave em questão. Conforme constatado em duas Vistorias Técnicas Especiais (VTE), realizadas por esta Agência em 30 de agosto de 2013 e 11 de outubro de 2013, as pás do rotor principal seriam de PN distinto (C016-2), o que tornaria inexata a informação prestada pelo aeronauta, configurando a infração ora em questão.

2.3. No recurso à Diretoria o aeronauta alega: a) da incompetência do servidor público que proferiu a decisão em primeira instância; b) da inocorrência da infração, uma vez que a alegação atribuída ao aeronauta é distinta da efetivamente proferida em sede de defesa do auto de infração nº 7622/2019.

2.4. As alegações merecem prosperar parcialmente.

2.5. Inicialmente, observa-se que a servidora que proferiu a decisão em primeira instância foi regularmente nomeada pela Portaria de Pessoal nº 126, de 4 de março de 2022, assinada pelo Diretor Presidente da ANAC e publicada no Diário Oficial da União de 11 de março do mesmo ano. A defesa alude que a competência de apurar em primeira instância os processos relativos a apuração e aplicação de penalidades no âmbito da ANAC é delegável somente a cargos de Gerente, conforme Art. 34 do

Regimento Interno da Agência. Contudo, a competência para julgamentos de processos em primeira instância é prevista no Art. 31, das competências comuns às Superintendências, que expõe claramente a possibilidade de delegação da referida competência, *in verbis*:

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, autuar 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.** (grifo nosso)

2.6. Depreende-se que a competência foi delegada formalmente, devidamente publicada em Diário Oficial, cuja referência consta na decisão de primeira instância para que qualquer interessado possa constatar sua regularidade quanto à competência do ato administrativo em questão.

2.7. Quanto à inocorrência da infração, me permito comentar as circunstâncias atinentes ao caso, as quais considero extremamente gravosas. Apesar de a aeronave operar sob o RBAC 91 (RBHA 91 à época dos fatos), seu controle de manutenção se dava, conforme o relato da área técnica, de maneira temerária, uma vez que o controle de componentes controlados como as pás do rotor principal não era realizado conforme o preconizado pelo fabricante e pelo próprio RBHA 91. Ressalte-se que a empresa de manutenção responsável pela realização de tal controle foi cassada em fevereiro de 2016 (Portaria nº 428/SAR - 2630910). Ainda que o controle de componentes de uma aeronave privada não possua os mesmos requisitos estabelecidos pela ANAC para operações comerciais, é inconcebível que a inspeção de 12 anos da aeronave em questão não possua ao menos o respectivo registro em caderneta de célula, ou que o registro apresentado à ANAC mais de 2 anos depois como prova da realização do suposto serviço não esteja sequer identificado ou assinado. Também é impensável que o operador aduza que a obrigação de conservar registros de componentes controlados prescreva em 5 anos, em claro desacordo com o previsto no RBHA 91.417(b).

2.8. Mesmo diante da gravidade dos fatos relatados, é necessário que se estabeleçam quais as responsabilidades de cada um dos atores envolvidos nos graves fatos relatados pela área técnica. Destarte, é inegável que a conservação da aeronave em condições aeronavegáveis é de responsabilidade do proprietário ou operador, conforme texto do RBHA 91 vigente à época dos fatos:

91.403 - GERAL

(a) O **proprietário ou o operador de uma aeronave** é primariamente o responsável pela conservação dessa aeronave em condições aeronavegáveis, incluindo o atendimento ao RBHA 39, subparágrafo 39.13(b)(1) (informação de defeitos ao DAC).

2.9. Quanto ao piloto da aeronave, o RBHA 91.203 estabelece quais documentos são obrigatórios a bordo da aeronave, o que não inclui a caderneta de célula e/ou o mapa de controle de componentes controlados. Desta feita, uma vez que a aeronave é disponibilizada para voo pelo operador, julgo que não há elementos para, a priori, responsabilizar o piloto em comando por deficiências no controle de manutenção da aeronave.

2.10. No caso concreto, considero essencial revisitar o Relatório de Condição de Aeronavegabilidade - RCA (SEI 2420437) confeccionado pela LRC em 28 de maio de 2013 e expedido à ANAC, que atesta que as pás instaladas na aeronave (C016-5) são as mesmas aduzidas pelo aeronauta para sua operação no ano de 2013, ou seja, são as do "modelo novo". Ainda que o registro em caderneta de célula não ateste o mesmo, por irregularidades da LRC, do operador da aeronave ou de ambos, julgo irrazoável atribuir ao piloto, 6 anos após os fatos relatados, condutas relacionadas a má-fé ou deslealdade por não conseguir provar inequivocamente aquilo que afirma, sob pena de sofrer sanções de multa e/ou suspensão de suas licenças. A eficácia do testemunho do aeronauta em questão, em sede de defesa em processo administrativo sancionatório em desfavor do operador, há ainda de ser julgada em rito próprio,

não cabendo por ora apreciação de mérito por parte do Colegiado. O que se impõe afirmar é que mesmo sua eventual ineficácia para afastar condutas infracionais do operador da aeronave não deve se confundir com o cometimento de uma nova infração por parte do aeronauta ao prestar um testemunho em favor do operador.

2.11. Ante o exposto, julgo que não há indícios inequívocos de ocorrência de infração por parte do piloto, uma vez que não cabia a ele averiguar os registros emitidos pela LRC e a consistência com as manutenções requeridas para a conservação da aeronave em condições aeronavegáveis. Da mesma forma, a regularidade documental da troca e instalação de novo conjunto rotativo foge ao escopo das atribuições do aeronauta. Considero razoável, dados os fatos já expostos, o arquivamento dos autos e a reforma da decisão em primeira instância, afastando-se as sanções pecuniária e restritiva de direitos impostas ao aeronauta.

3. DO VOTO

3.1. Assim sendo, diante das razões acima expostas, **VOTO** pelo **CONHECIMENTO** do Recurso Administrativo apresentado pelo aeronauta Marcelo Mihajlovic Carone, e no mérito, por **DAR-LHE PROVIMENTO**, para afastar a penalidade aplicada pela decisão de Decisão de Primeira Instância (SEI 7592912).

3.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN e à SPO para o adoção das providências cabíveis.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 16/11/2022, às 11:48, 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 **7866908** e o código CRC **1EDC1C50**.

SEI nº 7866908