



PARECER Nº 446/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.101511/2013-16
INTERESSADO: MANOEL MESSIAS DA SILVA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Tabela 1 - Marcos Processuais

Processo	Auto de Infração	Crédito de Multa	Data da ocorrência	Linha	Folha	Diário de Bordo
00065.101511/2013-16	09197/2013/SSO	656452166	04/07/2012	4ª	28	004/PT-AVD/2012
00065.101478/2013-24	09198/2013/SSO	656453164	04/07/2012	5ª	28	004/PT-AVD/2012
00065.101475/2013-91	09199/2013/SSO	656454162	04/07/2012	6ª	28	004/PT-AVD/2012
00065.104418/2013-10	09210/2013/SSO	656455160	30/08/2012	5ª	14	005/PT-AVD/2012

Infração: *conduzir voo noturno com aeronave "VFR DIURNO"*

Enquadramento: alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 91.205(c) do RBHA 91

Aeronave: PT-AVD

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de recursos interpostos por MANOEL MESSIAS DA SILVA em face de decisão proferida nos Processos Administrativos listados na Tabela 1, originados dos Autos de Infração também listados na Tabela 1, que capitularam a conduta do interessado na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, c/c item 91.507 do RBHA 91, descrevendo o seguinte:

Descrição da ocorrência: CONDUÇÃO DE VOO NOTURNO COM AERONAVE "VFR DIURNO"
HISTÓRICO: DURANTE AUDITORIA NA FLY COMPANY ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA - ME (CNPJ 03.334.993/0001-26), REALIZADA EM 11/12/2012 E REGISTRADA ATRAVÉS DO RVSO Nº 13971/2012 (PROTOCOLO Nº 00065.068745/2013-44), VERIFICOU-SE QUE O PILOTO CONDUZIU INSTRUÇÃO DE VOO NOTURNO NA AERONAVE MATRÍCULA PT-AVD EM [VIDE COLUNA 4 DA TABELA 1], CONFORME A [VIDE COLUNA 5 DA TABELA 1] LINHA, DA FOLHA Nº [VIDE COLUNA 6 DA TABELA 1] DO DIÁRIO DE BORDO Nº [VIDE COLUNA 7 DA TABELA 1].

CONSIDERANDO-SE QUE A AERONAVE MATRÍCULA PT-AVD É AUTORIZADA PARA VOOS DO TIPO VFR DIURNO, CONCLUIU-SE QUE O SR. MANOEL MESSIAS DA SILVA NÃO OBSERVOU A NORMA DESCRITA NO PARÁGRAFO 91.507 DO RBHA 91.

2. À fl. 02 de cada processo, Relatórios de Fiscalização apresentam as mesmas informações

descritas nos autos de infração.

3. Às fls. 03/06 de cada processo, cópia do Relatório de Vigilância da Segurança Operacional - RVSO nº 13971/2012.

4. À fl. 07 de cada processo, cópia das folhas dos Diários de Bordo dispostas na Tabela 1 referente a cada processo.

5. À fl. 08 de cada processo, cópia da Ficha de Instrumentos e Equipamentos de Voo da aeronave PT-AVD, datada de 15/12/2012.

6. À fl. 09 de cada processo, cópia da tela de aeronavegabilidade da aeronave PT-AVD no sistema SACI.

7. À fl. 10 de cada processo, detalhes do aeronavegante Manoel Messias da Silva no sistema SACI.

8. Notificado dos Autos de Infração em 02/09/2013, conforme Aviso de Recebimento à fl. 14 de cada processo, o Interessado apresentou defesas para todos os autos de infração em 09/09/2013 (fls. 12/13 de cada processo). Nos documentos, alega que a execução dos voos fez-se por contrato de trabalho junto à proprietária e operadora da aeronave, Fly Company Escola de Aviação Civil, na qual era instrutor. Dispõe que recebeu a determinação para realização dos voos e checkou todos os itens que pudessem existir condições de serem verificados, afirmando que não existiria a possibilidade de checar se a aeronave encontrava-se homologada para voo VFR NOTURNO e que o proprietário da instituição confirmou que a aeronave estaria homologada.

9. Em 19/07/2016, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008, e sem agravantes, de quatro multas no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), totalizando o valor de R\$ 8.000,00 (oito mil reais) – fls. 16/18.

10. Embora não conste nos autos comprovação de que o interessado tomou ciência da decisão de primeira instância, o mesmo apresentou recursos a esta Agência em 23/08/2016 (SEI 0822061, 0822055, 0822039 e 1126930). Nos documentos, alega:

10.1. Preliminarmente, do princípio do *"non bis in idem"*: dispõe o recorrente que foi penalizado quatro vezes pela prática de uma mesma conduta e entende que *"é clarividente a penalização de forma desarrazoada e desproporcional do recorrente, na medida em que não se pode penalizar alguém pelo mesmo fato duas vezes, devendo neste caso ser aplicado o princípio non bis in idem, que no direito administrativo resulta do princípio da proporcionalidade, vedando acumulação de sanções"*. Cita ainda julgado da antiga Junta Recursal a fim de corroborar seus argumentos e requer que todas as multas sejam anuladas.

10.2. Preliminarmente, da não infringência da norma capitulada nos autos de infração: dispõe o recorrente que o item 91.507 do RBHA 91, utilizado na capitulação dos autos de infração, não é aplicável ao caso em tela, tendo em vista que está disposto na subparte F do RBHA 91, aplicável à "GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA", entendendo assim que os autos de infração foram capitulados de forma incorreta e sem qualquer subsunção dos fatos à norma, *"afrontando claramente os princípios da legalidade e da tipicidade"*. Considera que a *"decisão de aplicação de multa para as 4 autuações não merece prosperar, por clara afronta aos princípios basilares do Direito pátrio, sendo eles o da legalidade, tipicidade e motivação do fato"*.

10.3. No mérito, da intenção dos voos noturnos realizados: o recorrente ressalta trecho do item 61.81(a) do RBAC 61 e com base no mesmo dispõe que *"as 03 (três) horas de voo realizadas durante tais voos noturno, foram inteiramente dentro de ATZ, pois do contrário não seria possível cumprir com os requisitos de pouso e decolagem"*. Adiciona que *"o circuito de tráfego do aeródromo só é possível de se*

cumprir em condições meteorológicas de voo visual, com total referência externa, pois a aeronave deve cumprir um perfil "imaginário" de posições predefinidas neste circuito, sempre tomando como referência a pista do aeródromo. Ou seja, o piloto e o aluno utilizam-se de referências visuais externas para o controle do avião e, caso as condições se deterioreem, o pouso é mandatório". Conclui dispondo que "deste modo, não há porque prosseguir para uma alternativa distante neste caso específico, aí sim, obrigando-se a se utilizar de um horizonte artificial para orientar-se em relação à atitude de voo da aeronave, pois sabe-se que não haverá tanta disponibilidade de referências externas para orientação da tripulação".

10.4. No mérito, da controvérsia da ANAC quanto aos voos VFR noturnos realizados dentro da ATZ/CTR ou TMA: cita trechos da ICA 100-12 e dispõe entender que existiria controvérsia na legislação vigente à época, apresentando seus argumentos.

10.5. No mérito, da segurança operacional: afirma o recorrente que *"se a questão envolvida é a Segurança Operacional e/ou Segurança de Voo, conforme é arguido, deve-se consignar que o horizonte artificial não deveria ser o único instrumento necessário"*, ao que apresenta trechos de ICA que considera que atentam contra a segurança de voo e da operação da aeronave, entendendo não haver justo motivo que justifique a infração imputada, requerendo o arquivamento dos processos.

10.6. Da aplicação dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade: requer o interessado a aplicação dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, pleiteando que não lhe seja imposta qualquer multa.

11. Por fim, requer o acolhimento das preliminares, anulando-se os quatro autos de infração, por não conterem elementos que justifiquem sua lavratura, ou que os recursos sejam acolhidos no mérito, a fim de anular-se os autos de infração, por não haver a devida subsunção dos fatos à norma tida como infringida.

12. Em 22/01/2018, lavrada Certidão ASJIN 1450507, que atesta a impossibilidade de aferição da tempestividade do recurso SEI 0822061, devido a não existência nos autos de documento apto a atestar a notificação do interessado quanto à decisão de primeira instância. Observa-se nesta Certidão que não é feita referência aos demais recursos, no entanto verifica-se que nenhum dos quatro processos apresenta documento apto a atestar a notificação do interessado quanto à decisão de primeira instância e que todos os recursos foram protocolados no mesmo dia.

13. Em 19/04/2018, lavrado Despacho ASJIN 1734692, que determina a distribuição dos processos para deliberação.

14. Em 23/07/2018, autoridade competente de segunda instância, com base no Parecer nº 1372/2018/ASJIN (SEI 1988371), decide convalidar os quatro Autos de Infração, que passaram a vigorar assim capitulados: alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 91.205(c) do RBHA 91 - SEI 2001820.

15. Após duas tentativas frustradas de notificação acerca da convalidação dos Auto de Infração, finalmente em 23/12/2018 o interessado foi notificado, no entanto não apresentou complementação de recurso.

16. Em 12/02/2019, lavrado Despacho ASJIN 2692525, que encaminha novamente os processos à relatoria.

17. É o relatório.

PRELIMINARES

18. ***Da alegação de bis in idem e dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade***

19. Com relação às alegações de suposta ocorrência de *bis in idem*, registre-se que embora a descrição das quatro ocorrências sejam muito similares, para todos os casos em questão há diferenciação

de data ou hora da infração, ou seja, as ocorrências não são as mesmas. Corroborando com a decisão de primeira instância, registre-se que é entendimento dessa ASJIN que configura-se uma infração para cada operação de aeronave realizada de forma irregular, que é exatamente o que aconteceu no caso em tela.

20. Também em seu recurso o interessado discorre sobre a aplicação dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, pleiteando que não lhe seja imposta qualquer multa. Contudo, não obstante ao pedido, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que os valores das multas são aplicados conforme legislação vigente à época do fato e identificado o descumprimento de qualquer dessas normas, tem a Agência o poder-dever de aplicar as sanções cabíveis.

21. ***Da não infringência da norma utilizada na capitulação dos Autos de Infração, da afronta aos princípios da legalidade, tipicidade e motivação***

22. Em sua peça recursal, alega o interessado que o item 91.507 do RBHA 91, utilizado na capitulação dos Autos de Infração, não é aplicável ao caso em tela, tendo em vista que está disposto na subparte F do RBHA 91, aplicável à "GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA". Com relação a essa alegação, registre-se que a convalidação efetuada em sede de segunda instância já corrigiu o erro de enquadramento apontado pelo interessado, não merecendo portanto prosperar suas alegações.

23. Registre-se que a convalidação foi realizada de forma regular, baseada no § 1º do inciso I do art. 7º da Instrução Normativa Anac nº 08/2008, em vigor à época, que previa a correção de erro no enquadramento, desde que a descrição dos fatos permitisse a identificação da conduta punível, o que aconteceu no caso em tela. Sendo assim, não cabe a alegação de afronta à legalidade dos atos administrativos do presente processo e nem afronta ao princípio da tipicidade, vez que o enquadramento foi corrigido.

24. Ainda, acerca da suposta falta de motivação da decisão administrativa, verifica-se que por exceção da referência ao item 91.507 do RBHA 91, não se identifica qualquer problema na decisão de primeira instância, que apresenta claramente os instrumentos previstos no item 91.205(c) do RBHA 91 que a aeronave não dispunha para poder voar VFR noturno.

25. ***Regularidade processual***

26. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 02/09/2013 (fl. 14 de cada processo), tendo apresentado peças de defesa em 09/09/2013 (fls. 12/13 de cada processo). Ressalta-se que não consta nos autos dos processos confirmação do recebimento da notificação da decisão de primeira instância pelo recorrente, no entanto a interposição de Recursos em 23/08/2016 (SEI 0822061, 0822055, 0822039 e 1126930) será considerada suficiente para provar o comparecimento do interessado no processo, conforme prevê o art. 26, §5º da Lei 9.784 de 29/01/1999, *in verbis*:

Art. 26. O órgão competente perante o qual tramita o processo administrativo determinará a intimação do interessado para ciência de decisão ou a efetivação de diligências.

(...)

§ 5o As intimações serão nulas quando feitas sem observância das prescrições legais, mas o comparecimento do administrado supre sua falta ou irregularidade.

27. Após duas tentativas frustradas de notificação do interessado acerca da convalidação dos Autos de Infração, finalmente em 23/12/2018 o mesmo foi notificado, no entanto não apresentou complementação de recurso.

28. Sendo assim, aponto a regularidade processual do presente processo, a 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.

MÉRITO

29. ***Fundamentação da matéria: conduzir voo noturno com aeronave "VFR DIURNO"***

30. Diante dos atos infracionais em tela, os Autos de Infração após convalidação efetuada em sede de segunda instância ficaram capitulados na alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 91.205(c) do RBHA 91.

31. A alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA dispõe:

CBA

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 vôo;

(...)

32. O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA 91, que disciplina as regras gerais para operação em aeronaves civis, dispõe em sua Aplicabilidade:

RBHA 91

91.1 - APLICABILIDADE

(a) [Exceto como previsto nos parágrafos (b) e (c) desta seção e nas seções 91.701 e 91.703, este regulamento estabelece regras governando a operação de qualquer aeronave civil (exceto balões cativos, foguetes não tripulados e balões livres não tripulados que são regidos pelo RBHA 101 e veículos ultraleves não propulsados que são regidos pelo RBHA 104) dentro do Brasil, incluindo águas territoriais.]

33. O mesmo RBHA 91 dispõe em sua seção 91.205 os requisitos de instrumentos e equipamentos para cada tipo de operação. Com relação ao caso em tela, ressalta-se o item 91.205(c), disposto abaixo:

RBHA 91

[91.205 – REQUISITOS DE INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS. AERONAVE CIVIL MOTORIZADA DETENTORA DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PADRÃO]

[(a) Geral. Exceto como previsto nos parágrafos (c)(4) e (e) desta seção, **nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil motorizada detentora de certificado de aeronavegabilidade padrão, em qualquer das operações descritas nos parágrafos (b) até (g) desta seção, a menos que essa aeronave contenha os equipamentos e instrumentos requeridos pelos mesmos parágrafos (ou equivalentes aprovados pela ANAC) para aquele tipo de operação e que esses equipamentos e instrumentos estejam em condições operáveis.**]

(...)

(c) Vôo VFR noturno. Para voar VFR durante a noite, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:

(1) instrumentos e equipamentos requeridos pelo parágrafo (b) desta seção sendo todos os instrumentos adequadamente iluminados;

(2) um indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial);

(3) luzes de navegação aprovadas;

(4) um sistema aprovado de luz anticolisão vermelha ou branca, em todos os aviões registrados no Brasil. Sistemas de luzes anticolisão instalados inicialmente antes de 11 de agosto de 1971, em uma aeronave para a qual o certificado de homologação de tipo foi emitido ou requerido antes da mesma data, devem atender pelo menos aos padrões para luzes anticolisão estabelecidos pelos RBHA 23, 25, 27 ou 29, como aplicável, que estavam em vigor em 10 de agosto de 1971, exceto que as luzes podem ser de cor branca aviação ou vermelha aviação. No evento de falha de qualquer luz do sistema de luzes anticolisão, a operação da aeronave pode ser continuada até o local onde reparo ou substituição possa ser executado;

(5) um farol de pouso;

(6) uma fonte de energia elétrica adequada para alimentar todo equipamento elétrico e rádios instalados;

(7) um conjunto de fusíveis de reserva ou três fusíveis de reposição para cada tipo requerido, colocados em local acessível em vôo pelo piloto;

(8) uma lanterna elétrica portátil;

(9) [Pelo menos um equipamento de rádio-navegação apropriado a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada]

(...)

34. Conforme consta nos autos dos processos listados na Tabela 1, foi constatado pela fiscalização desta Agência que MANOEL MESSIAS DA SILVA conduziu por quatro vezes instrução de voo noturno com a aeronave PT-AVD sem que a mesma estivesse autorizada para tal, enquadrando-se as ocorrências com perfeição à fundamentação exposta acima, cabendo ao interessado a aplicação de sanções administrativas pelos atos infracionais praticados.

35. Diante das alegações apresentadas pelo interessado em sede de defesa e de recurso, 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 decisões anteriores, este parecerista ora endossa os argumentos trazidos pelo 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 parecer, com a única exceção da não aplicabilidade do item 91.507 do RBHA 91 citado na decisão, assunto este já tratado quando da convalidação dos Autos de Infração.

36. Com relação às preliminares suscitadas pelo interessado em recurso, registre-se que as mesmas já foram refutadas nas preliminares do presente parecer.

37. Quanto às alegações de mérito apresentadas pelo autuado em recurso, registre-se que nenhuma delas tem o condão de afastar sua responsabilidade administrativa pelos atos infracionais praticados, vez que nenhum deles afasta a necessidade da operação VFR noturna ser realizada de acordo com o item 91.205(c) do RBHA 91. O item 91.205(c) define claramente quais os equipamentos e instrumentos são requeridos para a realização de operações VFR noturno e é responsabilidade do comandante da aeronave ter conhecimento das limitações da aeronave que opera e dos requisitos impostos à cada tipo de operação que realiza, não cabendo a imputação dessa responsabilidade a terceiros. Da análise dos documentos juntados aos autos, verifica-se que a aeronave não possuía: 1) indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial), 2) iluminação de Instrumentos, 3) lanterna portátil e 4) fusíveis de reserva, não trazendo o interessado aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

38. Ademais, a Lei nº 9.784, de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784, 1999

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

39. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação de sanções administrativas quanto aos atos infracionais praticados.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

40. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que em 04/12/2018 entrou em vigor a Resolução Anac nº 472/2018, que atualizou as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da Agência. Ressalta-se que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução Anac nº 25/2008 e a Instrução Normativa Anac nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor do presente Parecer, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

41. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

42. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no art. 36, § 1º, inciso I da Resolução Anac nº 472/2018 (“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.

43. Da mesma forma, entende-se que o Interessado 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 art. 36, § 1º, inciso II da Resolução Anac nº 472/2018.

44. Com relação à atenuante “inexistência de aplicação de penalidades no último ano”, prevista atualmente no art. 36, § 1º, inciso III da Resolução Anac nº 472/2018 com a redação “a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento”, em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC, verifica-se a incidência da mesma.

45. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 36 da Resolução Anac nº 472/2018.

46. Sendo assim, dada a presença de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, deve cada uma das quatro multas ser aplicada no patamar mínimo do valor referente ao tipo infracional, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

CONCLUSÃO

47. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** as quatro multas aplicadas pelo setor competente de primeira instância administrativa no valor de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, totalizando o valor de **R\$ 8.000,00 (oito mil reais)**.

48. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT
SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 08/04/2019, às 17:20, 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/autenticidade>, informando o código verificador **2890526** e o código CRC **5E32A0F2**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 559/2019

PROCESSO Nº 00065.101511/2013-16

INTERESSADO: Manoel Messias da Silva

Brasília, 08 de abril de 2019.

Tabela 1 - Processos tratados na presente Decisão

Processo	Auto de Infração	Crédito de Multa
00065.101511/2013-16	09197/2013/SSO	656452166
00065.101478/2013-24	09198/2013/SSO	656453164
00065.101475/2013-91	09199/2013/SSO	656454162
00065.104418/2013-10	09210/2013/SSO	656455160

1. Trata-se de recursos interpostos por MANOEL MESSIAS DA SILVA, CPF - 214.203.238-90, contra decisão de primeira instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 19/07/2016, que aplicou 4 (quatro) multas no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), totalizando o valor de 8.000,00 (oito mil reais), pelo cometimento das infrações identificadas nos Autos de Infração listados na Tabela 1 acima, pelo recorrente *conduzir voo noturno com aeronave "VFR DIURNO"*. As infrações após convalidação ficaram capituladas na alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 91.205(c) do RBHA 91.

2. Por celeridade processual e com fundamento no art. 50, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [**Parecer nº 446/2019/JULG ASJIN/ASJIN - SEI 2890526**], ressaltando que, embora a Resolução ANAC nº 472, de 2018, tenha revogado a Resolução ANAC nº 25, de 2008, e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu art. 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente decisão, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 7/3/2017, e nº 1.518, de 14/5/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO**:

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** aos recursos interpostos por **MANOEL MESSIAS DA SILVA, CPF - 214.203.238-90**, ao entendimento de que restaram configuradas a prática das infrações descritas nos Autos de Infração listados na Tabela 1, capituladas na alínea "n" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 91.205(c) do RBHA 91, e por **MANTER as quatro multas** aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, totalizando o valor de **R\$ 8.000,00 (oito mil reais)**, com a incidência de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, referentes aos Processos Administrativos Sancionadores e os respectivos Créditos de Multa listados na mesma Tabela 1.

5. À Secretaria.

6. Notifique-se.

7. Publique-se.

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 08/04/2019, às 17:26, 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/autenticidade>, informando o código verificador **2891340** e o código CRC **44334F0F**.

Referência: Processo nº 00065.101511/2013-16

SEI nº 2891340