



**PARECER N°** 851/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00068.004881/2016-29  
**INTERESSADO:** ISAAC BARRETO DE ANDRADE

/

## **PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Infração:** Atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função.

**Enquadramento:** alínea "e" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 135.243 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 135.

**Período das 46 infrações:** junho/2014

**Auto de infração:** 004482/2016

**Aeronaves:** PT-HZP, PP-MFR, PP-PIT e PT-YJS

**Crédito de multa:** 661273173

**Proponente:** Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

## **INTRODUÇÃO**

1. O Auto de Infração (AI) nº 004482/2016 (fl. 01 do volume SEI nº 0343860) apresenta a seguinte descrição:

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função.

HISTÓRICO:

Foi constatado, durante a auditoria especial na Base Principal de Operações da empresa PMR, realizada no seu hangar (SBPA), no período entre o dia 01.06.2015 e o dia 03.06.2015, que o Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, detentor da licença de PCH, iniciou sua atuação como piloto em comando, após o dia 29/05/2014, sem possuir a devida qualificação, infringindo o parágrafo 135.243 (e) (1) (2) do RBAC 135 da ANAC.

O presente auto se refere as etapas realizadas no período relativo ao mês de junho de 2014 (tabela com as etapas realizada no aludido período, anexo) que o citado piloto voou sem, frise-se, estar qualificado para tanto.

CAPITULAÇÃO: artigo 302, inciso II, alínea "e" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 Item 135.243 do RBAC 135

2. Ofício nº 378/2016/GOAG-PA/SPO que encaminha o AI nº 004482/2016 (fls. 02/02v do volume SEI nº 0343860).

3. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 60/2016/GOAG-PA/SPO (fls. 03/04v do volume SEI nº 0343860) é informado:

Foi constatado, durante a auditoria especial na Base Principal de Operações da empresa PMR, realizada no seu hangar (SBPA), no período entre o dia 01.06.2015 e o dia 03.06.2015, que o Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, detentor da licença de PCH, iniciou sua atuação como piloto em comando, após o dia 29/05/2014, **sem possuir a devida qualificação**, infringindo o parágrafo 135.243 (e) (1) (2) do RBAC 135 da ANAC.

Melhor explicando: segundo RBAC 135 da ANAC, em seu parágrafo 135.243 (e)(1)(2), acima mencionado, para atuar como piloto em comando de uma aeronave certificada para operar com apenas um piloto - caso que abarca o helicóptero AS/H350 Esquilo, em operações por demanda nas condições VMC durante o período diurno, tipo de operação realizada pela empresa PMR Táxi Aéreo e Manutenção Aeronáutica S.A., à época além da licença de PCH (piloto comercial de helicóptero), é necessário o mínimo de **300 horas de tempo total como piloto**.

Além da experiência prévia citada no parágrafo anterior, um piloto para se tomar comandante em uma empresa de táxi aéreo (operação sob demanda), ou seja, regida pelo RBAC 135 da ANAC, também necessita cumprir o **programa de treinamento aprovado** para o operador, nos termos do parágrafo 135.343 do RBAC 135 da ANAC.

Vale explicitar que, no que tange ao treinamento de pilotos (helicóptero - AS/H350), nos termos

do programa de treinamento e das normas acima mencionadas, o referido tripulante precisa cumprir as seguintes etapas, em sequência, frise-se, na ordem abaixo elencada:

(...)

i. Currículo de solo ("ground school da aeronave"), à luz do programa aprovado para a referida empresa (fls. 2/26 do PTO da PMR), em anexo, que consta as disciplinas abaixo elencadas:

- a. doutrinação básico;
- b. emergências gerais;
- c. artigos perigosos;
- d. currículo de solo;

ii. Currículo de voo (treinamento de voo na aeronave) que, segundo o PTO aprovado, é de 3 horas de voo e 10 pousos;

iii. Cheque de equipamento ou, nos termos do PTO, voo de exame local (para obtenção ou revalidação da habilitação necessária para operar a aeronave), conforme requisito da seção 135.293 do RBAC 135;

iv. Experiência operacional em rota (requisito da seção 135.244 do RBAC 135);

v. Cheque em rota, nos termos da seção 135.299 do RBAC 135 (este somente pode ser realizado após o momento em que o piloto possui a experiência mínima necessária - 300 horas de voo - e cumprido as etapas i, ii, iii e iv citadas anteriormente).

O piloto ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, detentor da licença de PCH (vide cópia do INFO do SACI do piloto), foi contratado pelo operador com um total de **102,5 horas de voo em helicóptero** (vide cópia da CIV, em anexo). Portanto, para que ele pudesse atuar como piloto em comando de uma aeronave que executa operações sob demanda nas condições VMC durante o período diurno, regidas pelo RBAC 135, faltavam **197,5 horas**.

Nota-se que o piloto cumpriu o currículo de solo e currículo de voo referentes a aeronave AS/H350 Esquilo, realizando o cheque de equipamento no dia 09/04/2014 (vide cópia da FAP do Cheque, em anexo, realizado pelo Inspetor Vinicius Bretas Quintão, A-1589).

Após o cheque de equipamento, o piloto iniciou a experiência operacional em rota, onde esta etapa do treinamento teria o objetivo de permitir que o piloto atingisse, repise-se, as **300 horas** necessárias para atuar como piloto em comando, ou seja, as 197,5 horas que faltavam para completar o mínimo necessário.

Analisando as papeletas do tripulante (em anexo), verifica-se que o mesmo voou em aeronave do operador um total **92,9 horas** até a realização do cheque em rota (vide cópia da FAP do cheque em rota, realizado pelo Inspetor Max Adolfo Nardes), este realizado no dia **29/05/2014**. Portanto, na data do cheque em rota o piloto tinha **195,4 horas**, ou seja, **não atingiu o mínimo de 300 horas regulamentar para atuar como piloto em comando**.

(...)

Cabe frisar que o cheque em rota é obrigatório, nos termos do acima mencionado, para um tripulante atuar como piloto em comando e este exame de perícia, por óbvio, SOMENTE PODE ser realizado após o piloto ter atingido todos os requisitos e etapas necessárias para atuar nesta função.

Infere-se, pelo exposto, que o Sr. Isaac ao atuar como piloto em comando com 195,4 horas, **NÃO** atendeu o requisito apostado no parágrafo 135.243 (e) (1) do RBAC 135, no que se refere ao número de horas para exercer a função de piloto em comando de uma empresa de táxi aéreo.

De outro giro, é de grande valia mencionar, a título ilustrativo, que a referida sociedade empresária foi suspensa cautelarmente com a publicação da Portaria nº 1.009/SPO, de 28 de abril de 2015, assim permanecendo até a presente data.

Vale, por fim, aduzir que o presente auto se refere as etapas realizadas no período relativo ao mês junho de 2014 (tabela com as etapas realizada no aludido período, em anexo) que o citado piloto voou sem, frise-se, estar qualificado para tanto.

(...)

ANEXOS

1. Cópia do Ofício 471/2015/GOAG-PA/SPO - ISAAC - entregue em mãos;
2. Cópia de extrato da EO da PMR, em vigor, à época;
3. Cópia de extrato do programa de treinamento da PMR, em vigor, à época;
4. Cópia do extrato do INFO do SACI do piloto (...)
- 5.. Cópia da CIV;
6. Cópia da FAP do Cheque realizado pelo Inspetor Vinicius Bretas Quintão, A-1589;
7. Cópia das papeletas referente ao ISAAC;
8. FAP do cheque em rota, realizado pelo Inspetor Max Adolfo Nardes;
9. Cópia dos diários de bordo dos voos realizados até o dia 29/05/2014;
10. Tabela das etapas realizadas no mês de junho de 2014;
11. Diário de bordo do ISAAC referente ao mês de junho de 2014.

4. Tabela das etapas realizadas no mês de junho de 2014 (fl. 05 do volume SEI nº 0343860).
5. Ofício nº 471/2015/GOAG-PA/SPO (fl. 06 do volume SEI nº 0343860) que solicita cópias legíveis dos diários de bordo de dois pilotos, sendo um deles o Sr. Issac Barreto de Andrade.

6. Especificações Operativas (EO) da empresa PMR Táxi Aéreo e Manutenção Aeronáutica S.A. (fls. 07/18 do volume SEI nº 0343860), revisão nº 12.
7. FOP 111 de aprovação / aceitação da revisão nº 07 do Programa de Treinamento Operacional da empresa PMR Táxi Aéreo e Manutenção Aeronáutica S.A. (fl. 19 do volume SEI nº 0343860). Páginas do Programa de Treinamento Operacional da empresa PMR Táxi Aéreo e Manutenção Aeronáutica S.A. (fls. 20/21 do volume SEI nº 0343860).
8. Extrato do sistema SACI da ANAC referente ao aeronavegante Issac Barreto de Andrade (fl. 22 do volume SEI nº 0343860).
9. Formulário para registro de informações como condições de voo, tempo de voo, duração total de voo, pousos, helicóptero (fl. 23 do volume SEI nº 0343860), em que consta informação consolidada de duração total de voo de 102,5.
10. Ficha de avaliação de piloto em que consta avaliação por inspetor da ANAC com o conceito final como aprovado em 09/04/2014 (fls. 24/24v do volume SEI nº 0343860).
11. Papeleta de Isaac Barreto de Andrade referente ao mês de março de 2014, em que consta o total de horas de voo de 20,9 horas de voo (fl. 25 do volume SEI nº 0343860).
12. Papeleta de Isaac Barreto de Andrade referente ao mês de abril de 2014, em que consta o total de horas de voo de 33,2 horas de voo (fl. 25v do volume SEI nº 0343860).
13. Papeleta de Isaac Barreto de Andrade referente ao mês de maio de 2014, em que consta o total de horas de voo de 42,2 horas de voo (fl. 26 do volume SEI nº 0343860).
14. Papeleta de Isaac Barreto de Andrade referente ao mês de junho de 2014, em que consta o total de horas de voo de 47,9 horas de voo (fl. 26v do volume SEI nº 0343860).
15. Papeleta de Isaac Barreto de Andrade referente ao mês de julho de 2014, em que consta o total de horas de voo de 58,3 horas de voo (fl. 27 do volume SEI nº 0343860).
16. Ficha de avaliação de piloto em que consta avaliação com o conceito final aprovado em 29/05/2014 (fls. 28/28v do volume SEI nº 0343860).
17. Páginas nº 038, 039, 040, 041, 042, 043 e 044 do diário de bordo nº 09/PPPIT/13, constando registro do Sr. Isaac no campo referente à tripulação (fls. 29/35 do volume SEI nº 0343868).
18. Página nº 0029 do diário de bordo nº 021/PT-YSS/2013, constando registro do Sr. Isaac no campo referente à tripulação (fl. 36 do volume SEI nº 0343868).
19. Páginas nº 037 e 038 do diário de bordo nº 026/PT-HZP/13, constando registro do Sr. Isaac no campo referente à tripulação (fls. 37/38 do volume SEI nº 0343868).
20. Páginas nº 022, 024, 025, 034, 035, 036, 037, 040 e 042 do diário de bordo nº 019/PP-MFR/14, constando registro do Sr. Isaac no campo referente à tripulação (fls. 39/47 do volume SEI nº 0343868).
21. Páginas nº 042 e 044 do diário de bordo nº 026/PT-HZP/13, constando registro do Sr. Isaac no campo referente à tripulação (fls. 48/49 do volume SEI nº 0343868).
22. Páginas de diário de bordo referente ao mês junho de 2014 em que consta registro do Sr. Isaac no campo referente à tripulação (fls. 50/56 do volume SEI nº 0343868 e fls. 57/69 do volume SEI nº 0343878).

## **DEFESA**

23. O interessado foi devidamente notificado do AI nº 004482/2016 em 21/09/2016, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 73 do volume SEI nº 0343878). O interessado apresentou defesa (fls. 74/79v do volume SEI nº 0343878), que foi recebida em 11/10/2016.
24. Aborda a prescrição consumativa, citando art. 319 do CBA. Informa que os fatos teriam ocorrido a partir do mês de junho de 2014 e tendo sido o Auto de Infração recebido em setembro de 2016, considera que resta configurada a prescrição no presente caso, por já ter decorrido mais de 2 (dois) anos da suposta infração. Afirma que eventuais providências administrativas restam prescritas, nos termos do artigo 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica. Acrescenta que a Lei nº 7.565/86 foi recepcionada pela CF/88 e não foi alterada pela Lei nº 9.784/99, até porque se trata de matéria específica, devendo ser observada sua hierarquia sobre a norma genérica. Considera que isto também se dá por cumprimento aos tratados e acordos dos quais o Brasil é signatário em âmbito internacional com o intuito de padronizar as regras da aviação civil internacional e prover segurança jurídica aos operadores de outros países que por aqui aportem. Alega, ainda, que a Lei nº 11.182/2005 (Lei da criação da ANAC) igualmente submete-se na íntegra aos ditames do CBA e não criou qualquer ressalva ao teor de seu artigo 319, afirmando ser mais uma razão pela qual o AI deve ser arquivado/cancelado.
25. Cita a desídia da administração pública. Alega que o procedimento em questão também é

nulo de pleno direito em face de inexistência de autuação em flagrante, pois a Administração tinha a obrigação de lavrar o auto de infração imediatamente. Afirma que mais do que dever da Administração, a autuação em flagrante constitui um verdadeiro direito do Administrado, pois além de garantir ao ato administrativo o necessário grau de certeza e segurança, possibilita ao autuado o exercício do contraditório e da ampla defesa desde aquele momento. Argumenta que esse direito foi negado ao autuado, o que viola a garantia constitucional da ampla defesa e do contraditório.

26. Afirma que em que pese a Administração ter presunção de legitimidade dos atos que pratica, a verdade é que o ordenamento jurídico brasileiro não admite a cominação de sanção por mera presunção da infração. Admitir a infração por mera presunção de veracidade do ato administrativo (auto de infração), em face da simplória fé pública atribuída ao Agente Público implica em validar a arbitrariedade em detrimento da presunção de inocência, princípio este encravado no seio da Constituição Federal, art. 5º, LVII.

27. Acrescenta que junto com a obrigação do Agente Público de tentar a abordagem para fins de autuação em flagrante, o infrator tem o direito de ser imediatamente notificado, ainda no local da infração, pois é inegável que o processo administrativo começa com a lavratura do auto de infração. Argumenta que o art. 5º, LV da Constituição Federal determina que, havendo processo, deve ser garantido o contraditório e a ampla defesa, o que implica reconhecer que o Autuado tem o direito de, no exato momento da autuação, exercer o contraditório e o seu direito à ampla defesa, podendo provar, naquele momento, que não cometeu a infração que lhe é imputada ou, no mínimo, apresentar alguma excludente de ilicitude. Considera que esse direito foi subtraído do defendente, pois o piloto não foi abordado na ocasião e o proprietário não foi notificado de nenhum ato, por isso, não teve condições de provar, naquele momento, que não cometeu a infração ou, ainda, apresentar alguma justificativa que afastasse a ilicitude. Alega que esse vício representa insanável ofensa às garantias constitucionais, mais precisamente ao art. 5º, LV da Carta Magna que dispõe que "aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes". Contrapõe que essas garantias foram negadas ao defendente pela falta da abordagem, mesmo que via fonia, no momento da suposta infração, o que permitiria negativa do ato ou mesmo a sua justificativa.

28. Repisa que a não abordagem e a não lavratura do auto no momento da suposta infração viola as garantias constitucionais e as disposições legais acima transcritas, pois esse vício impossibilitou que o defendente exercesse plenamente o seu direito ao contraditório e à ampla defesa, pois lhe subtraiu a possibilidade de provar, naquele momento, que não praticou a infração imputada ou, no mínimo, que tinha justo motivo para fazê-lo (excludente de ilicitude). Considera que o referido vício enseja a nulidade do Auto.

29. Alega que deve ser observado que não existe no Auto de Infração a assinatura do suposto piloto infrator. A ausência do colhimento da assinatura no Auto de Infração agride os princípios do contraditório e da ampla defesa. Lembra que a assinatura do infrator, nesse caso, é elemento indispensável para a validade do ato administrativo.

30. Lembra que o Agente Público não tem liberdade irrestrita nem quando pratica os chamados atos discricionários, pois mesmo nessa categoria, o Agente fica obrigado a "*evidenciar a competência para o exercício desse poder e a conformação do ato com o interesse público*" (Lopes Meirelles. Hely, p.102). Informa que o ato discricionário, para não se tornar ato arbitrário, deve ter como vetor o interesse público, devendo este ser demonstrado pelo Administrador (motivação). Uma vez apartado do interesse público, o ato administrativo tornar-se-á ilegal, ensejando, por conseguinte, a sua anulação, como no caso em comento. Conclui que se o Agente Público é obrigado a observar determinados limites até mesmo quando pratica ato discricionário, resta claro que a ausência da assinatura do infrator no auto de infração implica em nulidade absoluta, pois além de impossibilitar o exercício do contraditório e da ampla defesa da parte Autuada, ainda caracteriza ato desprovido de motivação/fundamentação.

31. Alega que mesmo que considerássemos como discricionário o ato de colher ou não a assinatura do suposto infrator no auto de infração, ainda assim, o Agente Público estaria obrigado a motivar a sua decisão, justificando a hipótese de não colhimento da assinatura e demonstrando a conformidade do ato administrativo com o interesse público, o que não foi feito no caso em tela. Assim, afirma que é nulo o ato, pois desprovido de motivação.

32. Percebe que o auto de infração em questão representa inegável violação à literal disposição de Lei Federal, pois não houve qualquer facilitação para o exercício do direito de defesa da Administrada (art. 3º, I da Lei nº 9.784/99), já que o não colhimento da assinatura do suposto infrator no Auto de Infração tirou do Autuado a possibilidade de provar, naquele exato momento, que não praticou a infração que lhe foi imputada ou, no mínimo, de apresentar alguma excludente de ilicitude. Afirma que é inegável que o direito ao contraditório e à ampla defesa do Administrado foi tolhido naquela oportunidade e que a apresentação da defesa não remedia esse vício insanável. Considera que deve ser reconhecida a nulidade do Auto de Infração impugnado, sob pena de ofensa à legislação federal vigente, à Constituição Federal e aos seus princípios fundamentais basilares.

33. Discorre sobre imprecisão do Auto de Infração. Alega que a suposta infração foi

constatada em inspeção realizada entre os dias 01/06/2015 e 03/06/2015. Afirma que a falta da data da inspeção realizada pelos INSPAC's desta Agência, já indica o não cumprimento do teor do inciso II do artigo 8º da Resolução na 25/2008 da ANAC. Considera que tal fato é essencial uma vez que difere da data da ocorrência em si, cujo principal objetivo é observar o teor do artigo 4º da Resolução nº 25, especialmente quando se atenta à data de confecção do próprio auto, que é a de 11 de junho de 2016, e com seu envio mais de dois (02) anos após o possível ato questionado. Considera ser não apenas mera formalidade, pois a defesa resta cerceada pela falta de informação no auto em comento, que transborda em inúmeras outras irregulares.

34. Cita a capitulação do AI que se refere à alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA e indaga: Quais as licenças ou habilitações que possuíam o comandante em mote? Quando seu treinamento foi completado? Atuou o comandante em operações apenas de natureza TPX?

35. Percebe que tripular, casos de indevidas habilitações para operar, é distinto daquele para a composição de tripulações. Afirma que a tipificação está equivocada.

36. Alega que as operações foram conduzidas com segurança sem qualquer oposição das autoridades aeronáuticas e sem incidentes.

37. Argumenta que o auto não declina a qualificação do piloto, sua licença e/ou habilitações. E que novamente, não está cumprido o que determina os incisos II e III do artigo 8º da Resolução da própria Anac. Afirma que não há de se considerar a tanto como vícios "meramente formais", pois os erros são crassos e a par de qualquer realidade que se tentou imputar.

38. Considera que não há de falar em futura "convalidação", pois isso afrontará o que dispõe a literalidade da Lei Federal nº 9.784/99, especialmente seu inciso XIII, do parágrafo único do art. 2º, que veda a aplicação retroativa em função de nova interpretação.

39. Cita o art. 53 do Cap. XIV da Lei nº 9.784/1999, informando que faz-se imperativo o cancelamento/arquivamento da Decisão/Auto de Infração, o que espera por mais lícito e justo, sendo ainda ofertada à Administração a possibilidade de anular seus próprios atos, quando eivados de vícios de ilegalidade.

40. Dispõe sobre o *bis in idem*. Afirma que não resta dúvida que o Auto de Infração deve ser anulado, o que se requer, sob pena de violação à literal disposição de Lei Federal (art. 166 da Lei nº 7.565/86) e também ao princípio da legalidade, fato que autoriza, inclusive, a adição das medidas necessárias para o restabelecimento da referida ordem legal.

41. Alega que se uma punição foi imposta sobre o mesmo fato e até para quem deveria pela mesma (em tese) responder, não resta outra justificativa do que pretende o presente AI senão seu caráter meramente arrecadatório. Denota a clássica incidência do *bis in idem*, eis que a Agência busca simplesmente arrecadar várias vezes sobre o mesmo fato, e que ao final, pretende multiplicar não apenas as infrações impostas ao operador da aeronave, como implicitamente, almeja gerar várias condutas sobre as anotações em tese assinaladas. Informa que os autos de nº 004380/2016, 004385/2016, 004392/2016, 004402/2016, 004410/2016, 004430/2016, 004435/2016 e 004439/2016 (impostos à empresa PMR Táxi Aéreo Ltda.); e os 004443, 004447, 004454, 004414, 004417, 004395 e o 004403 e 004424, todos também de 2016, versam sobre a mesma conduta, o que, no máximo, há de se gerar uma única autuação.

42. Nas questões de direito cita as provas e os meios legais. Informa que a Lei nº 9.784/99 prima em diversos artigos pelo direito de defesa por parte dos administrados, o que deve ser observado especialmente pela Administração Pública (artigo 2º e 68), sendo que seu artigo 1º determina a proteção dos direitos dos administrados. Informa que a Administração Pública deve se ater à adequada produção de provas antes de impulsionar um feito que venha a prejudicar ou questionar a conduta daqueles que administra (art. 2º par. único, inc. X). Tanto mais, deve se valer das provas admissíveis em direito e ao procedimento em espécie (art. 30 da LPA). Acrescenta que precisa o defendente tomar conhecimento do teor das provas apontadas como fatores determinantes para a imposição de qualquer medida negativa, pois se consta algo nesse sentido que corrobore uma ilação, ou qualquer coisa da espécie, será uma mentira, perpetrada com má fé, o que ensejará medidas de ordem legal para apurar tal situação. Conclui que por sua própria falta de plausibilidade, reitera que, após detida análise, sejam os autos em questão definitivamente arquivados, o que reverberará o melhor direito, sem prejuízo das medidas legais que se façam necessárias.

43. Alega nulidade do Auto de infração por vício material na sua motivação. Destaca que o Auto de infração se encontra em total dissonância com os ditames legais pertinentes ao tema. Isto porque o ato jurídico administrativo é formado por 5 elementos, quais sejam, a manifestação de vontade, o motivo, o objeto do ato, a finalidade e a forma. Ressalta que a referida autuação é inválida por vício material derivado de sua inexistente motivação, ou, quando muito insuficiente e defeituosa motivação, o que acarreta, sem sombra de dúvidas, sua nulidade de plano. Cita lição a respeito dos elementos imprescindíveis ao ato administrativo. Frisa que ocorrendo vício na motivação de determinado ato administrativo, este padecerá, imediatamente, de nulidade. Esclarece que a afirmação de que o Auto de Infração padece de vício em sua motivação se justifica, em primeiro lugar, pelo fato de que o Auto

descreve o ato infracional segundo a capitulação: "e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações" (art. 302, III, e. Lei 7565/86). Acrescenta que é claro que o ato infracional descrito no Auto de Infração combatido não reflete a verdade material dos fatos, até por ausência de informações por parte da administração pública, sendo incontestável a existência de vício material na motivação, o que leva também à nulidade da Autuação em questão. Argumenta que resta demonstrada mais esta nulidade a macular o Auto de Infração guerreado, na medida em que se fundamenta em fato errôneo, inexistente, qual seja, que a aeronave estaria operando fora de suas especificações. Considera evidente que o Auto de infração não se sustenta, devendo ele ser imediatamente anulado, eis que inquinado de vício material na sua motivação.

44. Narra os fatos como se deram, informando que o comandante foi convidado para trabalhar na empresa PMR Táxi Aéreo em maio de 2014 e já estava chegado PCH, possuindo mais de 300 horas de tempo total de voo como Piloto. Denota que o comandante seguiu operando baixo a fiscalização e constante check da Agência, sem que qualquer observação fosse feita, que foram realizadas diversas auditorias na empresa na qual trabalhou ao longo desses anos, tendo inclusive continuamente aprovado com louvor a proficiência do comandante. Informa que outro comandante da PMR Táxi Aéreo fez um check junto à Agência em 10 de julho de 2014 e em 15 de janeiro de 2015 deu-se novo check.

45. Afirma que todas as operações efetuadas se deram baixo a autorização e a fiscalização da própria Anac. Portanto, sequer foi apresentado pela Agência uma representação quanto a supostos riscos operacionais. Argumenta que antes de impingir infrações frente às condutas que abalizou, e a par de analisar sua própria responsabilidade sobre os voos realizados e autorizados, deveria a ANAC propor as medidas mitigatórias necessárias, tanto ao operador, como ao comandante em comento, entre as quais, a de informar quais seriam as "apropriadas fases do programa de treinamento inicial", informação aliás que considera incompleta nos presentes autos (pois sequer indica quais essas seriam) e propor sua complementação.

46. Alega que sendo que quaisquer riscos foram mencionados ou mesurados nos presentes autos em referência às operações executadas, deve ser proposta uma medida mitigatória por conta da Agência, e não simplesmente impor penas pecuniárias cujo montante, pode encerrar de vez qualquer pretensão da empresa em retornar as suas atividades.

47. Informa que o defendente possui bons antecedentes, ao passo em que a suposta falta não colocou em risco sua atividade, ou a segurança da aviação civil e que estava tão somente atendendo a uma solicitação de um órgão público, destaca que em eventual dosimetria a uma sanção que possa, em tese ser aplicada, há de se conceder os benefícios previstos na Resolução nº 25/2008, mais especificamente seu artigo 22, inc. II e III.

48. Requer que seja reconhecida a nulidade do auto de infração, tanto pelas prescrições informadas como pela ausência dos requisitos formais exigidos em Lei, bem como pela possibilidade de mitigação da suposta infração por meio das complementações aludidas, rememorando que as operações se deram baixo a anuência da própria Anac. Caso superados os fundamentos acima, e, por mera hipótese, não seja anulado o ato administrativo consubstanciado no Auto de Infração guerreado com base nas demonstrações de nulidade supra, o que admite apenas por amor ao debate e em razão do Princípio da Eventualidade, deve ser considerada a pena de advertência, em virtude da sua visível violação aos Princípios da Proporcionalidade, da Razoabilidade, do Não Confisco, da Capacidade Contributiva e do *Non Bis in Idem*, e, sendo o caso de imputação de qualquer penalidade, seja considerada a jurisprudência consolidada no sentido de que, em se tratando de aumento de pena referente à continuidade delitiva dentro da administração pública, aplique-se a fração de aumento de até 2/3 sobre o valor da cominação máxima individual. Protesta provar o alegado através de todos os meios em Direito admitidos, notadamente o depoimento do tripulante, dos Inspac's e eventual oitiva de testemunhas a serem oportunamente arroladas, posterior juntada de documentos, etc, requerendo ainda que seja observado o disposto no art. 29 da Lei nº 9.784/99 e no art. 5º, §1º da Lei 8.906/94.

49. Ficha de avaliação de piloto com data de 29/05/2014 (fl. 80/80v do volume SEI nº 0343878).

50. Ficha de avaliação de piloto com data de 09/04/2014 (fl. 81/81v do volume SEI nº 0343878).

51. Ficha de avaliação de piloto com data de 26/02/2015 (fl. 82/82v do volume SEI nº 0343878).

## **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

52. O setor competente de primeira instância, em decisão motivada de 15/09/2017 (SEI nº 0942402 e SEI nº 1065703) considerou que restou configurada a prática de 46 (quarenta e seis) infrações à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 302, inciso II, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica. Foi aplicada multa no patamar mínimo, no valor de R\$ 800,00 (Oitocentos reais), com espeque no Anexo I, da Resolução nº 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, para cada voo citado na Tabela anexa ao Auto de Infração nº 004482/2016 realizado pelo Autuado como Piloto em

Comando sem estar devidamente qualificado para a função, em conformidade com os parágrafos segundo e terceiro, do artigo 10, da referida Resolução, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fixado no art. 22 da referida Resolução. Desta forma, foi aplicada de multa no valor total de R\$ 36.800,00 (Trinta e seis mil e oitocentos reais).

## **RECURSO**

53. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 13/10/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1192963).

54. O interessado apresentou recurso (SEI nº 1215745), que foi recebido em 31/10/2017.

55. Alega que a Agência em mortíferas ilações não deu provimento à defesa apresentada, baixo os argumentos de que: Não se atém a justificar a falta de embasamento do próprio auto e sua falta de acurácia, além do que, deixa de esclarecer como um ato ocorrido há praticamente quatro anos pôs em risco a segurança da aviação (revelando a Agência lassidão em suas próprias funções); - Revela que não é obrigação da administração pública encaminhar cópia dos autos; - Confirma que a atuação dos Inspacs (ora fiscais) não possui qualquer caráter pedagógico, mas meramente punitivo; - Desconsidera a ausência de qualquer reverberação negativa aos supostos atos, bem como a não incidência de qualquer outra infração desde então, bem como não aplica a pena de advertência ao que pese os fatos que apontam a segurança desenvolvida desde sempre com as operações da aeronave.

56. Afirma que a defesa apresentada não foi sequer analisada dentro do escopo da legalidade, mas tão apenas baixo a conveniência da administração pública.

57. Reitera alegações apresentadas na Defesa.

58. Com relação às alegações que abordam a ocorrência de *bis in idem*, acrescenta que caso se admita a lógica da aplicação da penalidade proposta, nesse caso, há uma vedação imposta pelo princípio do "*non bis in idem*". Lembra que a aplicação de tal princípio é associada à proibição de que o Estado imponha a um indivíduo uma dupla sanção ou um duplo processo (*ne bis*) em razão da prática de um mesmo crime (*idem*), sendo que crime aqui pode ser entendido como ato e referido princípio é plenamente aplicável ao Direito Administrativo. Considera que pelo mero preenchimento equivocado do DB, o Recorrente será punido várias vezes por um único ato. Afirma que todos os fatos foram decorrentes do mesmo ato, em tese, punível. Acrescenta que tomando-se e emprestado, com o rigor necessário, os termos do Direito Penal ao Direito Administrativo Sancionador, a conduta tipificada não implicaria em delitos distintos, mas em crime único. Cita julgado neste sentido. Alega que, caso se entenda, por absurdo, que a aeronave do recorrente estivesse mesmo sem o DB, o direito dita que a mesma seja punida apenas uma vez por tal ato, em parâmetros razoáveis e proporcionais, conforme já destacado.

59. Sobre o Auto de Infração e a negativa de vista, alega que a ANAC insta não ser sua a obrigação de fornecer e "ofertar cópias". Informa que os fatos ocorreram há mais de quatro (ou cinco) anos, o que de plano, cerceou os direitos do recorrente, que aliás possui sede em outro Estado da Federação. Informa que importante são as cópias dos autos, mesmo para a ANAC perceber sua desídia, pois lá deveria constar o teor das decisões (instauração do processo administrativo nos moldes da Resolução 25/2008/Anac), suas minutas ou mesmo, o auto de infração devidamente formulado (contrariedade ao teor do artigo 5º, Inc. LV da CF/88). Alega que foi surpreendida pela inviabilização da aplicação do teor previsto na Lei nº 9784/99, inciso III do art. 3º do Capítulo II, que concede ao Administrado o direito de vista aos autos, ou ao menos seu teor, eis do envio tão somente do aviso de aplicação da penalidade por parte da ANAC (fato incontroverso e omitido pela análise da administração pública). Considera que pela inteligência do art. 53 do Cap. XIV da Lei 9.784, de 29/01/99, retificada em 11 de março de 1999, faz-se imperativo o cancelamento/arquivamento da Decisão/Auto de Infração, o que se espera por mais lúdimo e justo, sendo ainda ofertada à Administração a possibilidade de anular seus próprios atos, quando eivados de vícios de ilegalidade.

## **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

60. Ofício nº 378/2016/GOAG-PA/SPO que encaminha o Auto de Infração nº 004482/2016 (fl. 70/70v do volume SEI nº 0343878).

61. Envelope em que consta registro de informação de endereço inexistente (fl. 71/71v do volume SEI nº 0343878).

62. Ofício nº 474/2016/GOAG-PA/SPO que encaminha o Auto de Infração nº 004482/2016 (fl. 72/72v do volume SEI nº 0343878).

63. Despacho de encaminhamento de processo (fl. 83 do Volume SEI nº 0343878).

64. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0343887).

65. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 0942395).

66. Extrato do sistema SACI/ANAC referente ao aeronavegante Issac Barreto de Andrade (SEI nº 1097878).
67. Extrato do SIGEC (SEI nº 1097890).
68. Notificação de Decisão - PAS Nº 1839(SEI)/2017/CCPI/SPO-ANAC (SEI nº 1097896).
69. Despacho de encaminhamento de processo administrativo (SEI nº 1230791).
70. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 1251656).
71. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 1993930).
72. É o relatório.

### **REGULARIDADE PROCESSUAL**

73. Foi observado que a peça de Recurso apresentada foi assinada por outra pessoa, entretanto, não consta nos autos instrumento de procuração para demonstrar a representação do interessado pela pessoa que assinou o Recurso. A este respeito deve ser considerado o estabelecido na alínea "c" do inciso II do art. 4º da Portaria nº 1.244, de 23/04/2019, apresentado a seguir.

Portaria nº 1.244, de 23/04/2019

CAPÍTULO II

DAS ATIVIDADES DA ASJIN

Seção I

Das Competências da Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores

Art. 4º São competências da Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores:

(...)

II - Nas atribuições referentes às atividades de comunicação:

(...)

c) analisar admissibilidade de defesas e recursos interpostos em face de decisões proferidas em primeira ou segunda instâncias, ressalvada competência específica;

(...)

74. Diante do exposto, verifica-se que é competência da Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores da ASJIN (Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância) analisar a admissibilidade do recurso interposto. Portanto, sugiro que a Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores da ASJIN seja comunicada a respeito da informação de que não consta nos autos instrumento de procuração para demonstrar a representação do interessado pela pessoa que assinou o Recurso, para que sejam tomadas as providências cabíveis.

### **DILIGÊNCIA**

#### **75. Identificação do comandante em cada voo**

75.1. Confrontando as informações constantes da tabela anexa ao AI nº 004482/2016 (fl. 05 do volume SEI nº 0343860), que relaciona as etapas de voo realizadas pelo interessado no mês de junho de 2014, com as Páginas de diário de bordo referente ao mês junho de 2014, nas quais consta registro do Sr. Isaac no campo referente à tripulação (fls. 50/56 do volume SEI nº 0343868 e fls. 57/69 do volume SEI nº 0343878), foi constatado que a referida tabela relaciona todos os voos constantes nas páginas de diário de bordo em que há o registro do nome do interessado no campo "TRIPULAÇÃO / APRESENTAÇÃO". Portanto, mesmos os voos para os quais no campo "ASSINATURA DO COMANDANTE" do diário de bordo consta assinatura diferente da que o interessado registrou no campo "TRIPULAÇÃO / APRESENTAÇÃO", ainda assim, este voos também foram listados tabela anexa ao AI nº 004482/2016 imputando infração ao interessado.

75.2. A tabela a seguir relaciona os mesmos voos constantes da tabela anexa ao AI nº 004482/2016, identificando na coluna "Observação" os voos para os quais não foi identificada a assinatura do interessado no diário de bordo.

| Nº | Data       | Diário de Bordo Nº | Folha Nº | Etapa | Trecho |      | Observação       |
|----|------------|--------------------|----------|-------|--------|------|------------------|
|    |            |                    |          |       | De     | Para |                  |
| 1  | 02/06/2014 | 26/PT-HZP/13       | 45       | 1     | SBSL   | ZZZZ | Outra assinatura |
| 2  | 02/06/2014 | 26/PT-HZP/13       | 45       | 2     | ZZZZ   | SBSL | Outra assinatura |

|    |            |              |    |   |      |      |  |
|----|------------|--------------|----|---|------|------|--|
| 3  | 02/06/2014 | 26/PT-HZP/13 | 45 | 3 | SBSL | ZZZZ | Outra assinatura                                       |
| 4  | 02/06/2014 | 26/PT-HZP/13 | 45 | 4 | ZZZZ | SBSL | Outra assinatura                                       |
| 5  | 03/06/2014 | 19/PPMFR/14  | 49 | 1 | SBSL | ZZZZ | Outra assinatura                                       |
| 6  | 05/06/2014 | 09/PP-PIT/13 | 48 | 1 | SBSL | SBSL | Duas assinaturas (uma compatível com a do interessado) |
| 7  | 06/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 4  | 1 | SBSL | ZZZZ | Outra assinatura                                       |
| 8  | 06/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 4  | 2 | ZZZZ | ZZZZ | Outra assinatura                                       |
| 9  | 06/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 4  | 3 | ZZZZ | SBSL | Outra assinatura                                       |
| 10 | 07/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 5  | 1 | SBSL | ZZZZ | Duas assinaturas (uma compatível com a do interessado) |
| 11 | 07/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 5  | 2 | ZZZZ | ZZZZ | Duas assinaturas (uma compatível com a do interessado) |
| 12 | 07/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 5  | 3 | ZZZZ | ZZZZ | Duas assinaturas (uma compatível com a do interessado) |
| 13 | 08/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 6  | 1 | ZZZZ | ZZZZ | Duas assinaturas (uma compatível com a do interessado) |
| 14 | 08/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 6  | 2 | ZZZZ | ZZZZ | Duas assinaturas (uma compatível com a do interessado) |
| 15 | 09/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 7  | 1 | ZZZZ | ZZZZ |  |
| 16 | 09/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 7  | 2 | ZZZZ | SBSL |  |
| 17 | 09/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 7  | 3 | SBSL | SBSL | Não está assinado                                      |
| 18 | 12/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 8  | 1 | SBSL | SWLW |  |
| 19 | 12/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 8  | 2 | SWLW | SBSL |  |
| 20 | 12/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 8  | 3 | SBSL | ZZZZ |  |
| 21 | 12/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 8  | 4 | ZZZZ | SBSL |  |
| 22 | 13/06/2014 | 10/PP-PIT/14 | 3  | 1 | SBSL | SBSL | Outra assinatura                                       |
| 23 | 14/06/2014 | 10/PP-PIT/14 | 4  | 1 | SBSL | ZZZZ | Outra assinatura                                       |
| 24 | 15/06/2014 | 10/PP-PIT/14 | 5  | 1 | ZZZZ | SBSL | Outra assinatura                                       |
| 25 | 16/06/2014 | 10/PP-PIT/14 | 6  | 1 | SBSL | ZZZZ | Outra assinatura                                       |
| 26 | 16/06/2014 | 10/PP-PIT/14 | 6  | 2 | ZZZZ | SBSL | Outra assinatura                                       |
| 27 | 17/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 13 | 1 | SBSL | ZZZZ | Outra assinatura                                       |
| 28 | 21/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 15 | 1 | SBSL | SJBY | Outra assinatura                                       |
| 29 | 21/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 15 | 2 | SJBY | SBSL | Outra assinatura                                       |
| 30 | 22/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 16 | 1 | SBSL | ZZZZ | Outra assinatura                                       |
| 31 | 22/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 16 | 2 | ZZZZ | SBSL | Outra assinatura                                       |
| 32 | 24/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 17 | 1 | SBSL | ZZZZ | Outra assinatura                                       |
| 33 | 24/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 17 | 2 | ZZZZ | ZZZZ | Outra assinatura                                       |
| 34 | 24/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 17 | 3 | ZZZZ | SBSL | Outra assinatura                                       |
| 35 | 26/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 18 | 1 | SBSL | SSRS | Outra assinatura                                       |
| 36 | 26/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 18 | 2 | SSRS | ZZZZ | Outra assinatura                                       |
| 37 | 26/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 18 | 3 | ZZZZ | SBSL | Outra assinatura                                       |
| 38 | 27/06/2014 | 21/PT-YJS/13 | 37 | 1 | SBSL | SBSL | Outra assinatura                                       |
| 39 | 27/06/2014 | 21/PT-YJS/13 | 37 | 2 | SBSL | SBSL | Outra assinatura                                       |
| 40 | 27/06/2014 | 21/PT-YJS/13 | 37 | 3 | SBSL | SBSL | Outra assinatura                                       |
| 41 | 29/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 20 | 1 | SBSL | SBIZ | Outra assinatura                                       |
| 42 | 29/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 20 | 2 | SBIZ | ZZZZ | Outra assinatura                                       |
| 43 | 29/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 20 | 3 | ZZZZ | SBIZ | Outra assinatura                                       |
| 44 | 30/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 21 | 1 | SBIZ | ZZZZ | Outra assinatura                                       |
| 45 | 30/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 21 | 2 | ZZZZ | SBIZ | Outra assinatura                                       |
| 46 | 30/06/2014 | 20/PPMFR/14  | 21 | 3 | SBIZ | SBSL | Outra assinatura                                       |

Tabela 01 - Identificação dos voos nos quais não foi confirmada a assinatura do interessado no diário de bordo

75.3. Diante do exposto, é importante observar o estabelecido no item 17.4(p) do Capítulo 17 da IAC 3151, apresentado a seguir.

IAC 3151

CAPÍTULO 17 – INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO

(...)

17.4 ANEXOS 4 E 5 - PARTE I – REGISTROS DE VÔO – Preencher de acordo com as seguintes orientações:

(...)

p) ASS. CMT. → para cada etapa de vôo lançada, é obrigatória a assinatura do comandante da aeronave. Esta assinatura deverá ser realizada antes da tripulação deixar a aeronave naquela etapa;

(...)

75.4. Tendo em conta o que dispõe o item 17.4(p) do Capítulo 17 da IAC 3151 de que para cada etapa de voo é obrigatória a assinatura do comandante, entendo que não é possível atribuir ao interessado voos em que não consta a assinatura do mesmo. Dessa forma, necessita ser esclarecido se os voos relacionados na Tabela 01 deste Parecer, em que consta informação na coluna "Observação" da tabela como "Outra assinatura"/"Duas assinaturas (uma compatível com a do interessado)"/"Não está assinado" devem realmente ser atribuídos ao interessado e a razão pela qual tais voos deveriam ser atribuídos ao mesmo.

#### 76. **Quesitos da diligência**

76.1. Assim, diante da incerteza dos fatos e buscando obter a justiça na decisão administrativa, e buscando preservar os direitos do interessado, no que tange à preservação dos princípios da ampla defesa e do contraditório, sugiro converter o presente processo em diligência, para que o seguinte quesito possa ser encaminhado ao setor técnico:

1. Necessita ser esclarecido se os voos relacionados na Tabela 01 deste Parecer, em que consta informação na coluna "Observação" da tabela como "Outra assinatura"/"Duas assinaturas (uma compatível com a do interessado)"/"Não está assinado" devem realmente ser atribuídos ao interessado e a razão pela qual tais voos deveriam ser atribuídos ao mesmo.

## **CONCLUSÃO**

77. Pelo exposto, sugiro que a Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores da ASJIN seja comunicada a respeito da informação de que não consta nos autos instrumento de procuração para demonstrar a representação do interessado pela pessoa que assinou o Recurso, para que sejam tomadas as providências cabíveis.

78. Sugiro CONVERTER EM DILIGÊNCIA o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que estes sejam encaminhados à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), de forma que o seguinte quesito seja encaminhado ao setor técnico:

1. Necessita ser esclarecido se os voos relacionados na Tabela 01 deste Parecer, em que consta informação na coluna "Observação" da tabela como "Outra assinatura"/"Duas assinaturas (uma compatível com a do interessado)"/"Não está assinado" devem realmente ser atribuídos ao interessado e a razão pela qual tais voos deveriam ser atribuídos ao mesmo.

79. **Importante observar os termos do disposto na Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

80. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

81. **Submete-se ao crivo do decisor.**

**DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO  
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL  
SIAPE 1650801**



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/08/2019, às 10:25, 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 **3192891** e o código CRC **FEB3E9AE**.

---

Referência: Processo nº 00068.004881/2016-29

SEI nº 3192891



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1000/2019**

PROCESSO Nº 00068.004881/2016-29  
INTERESSADO: Isaac Barreto de Andrade

Brasília, 04 de julho de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por Issac Barreto de Andrade, CPF 97755346587, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 15/09/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 800,00 (Oitocentos reais) para cada uma das 46 (quarenta e seis) infrações à legislação vigente, totalizando o valor de R\$ 36.800,00 (Trinta e seis mil e oitocentos reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 004482/2016, por atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função. A infração ficou capitulada, na alínea "e" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 135.243 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 135.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 851/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3192891], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também 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.

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 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- CONVERTER EM DILIGÊNCIA o presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que estes sejam encaminhados à Superintendência de Padrões Operacionais (SPO), de forma que o seguinte quesito seja encaminhado ao setor técnico:

1. Necessita ser esclarecido se os voos relacionados na Tabela 01 do Parecer nº 851/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3192891, em que consta informação na coluna "Observação" da tabela como "Outra assinatura"/"Duas assinaturas (uma compatível com a do interessado)"/"Não está assinado" devem realmente ser atribuídos ao interessado e a razão pela qual tais voos deveriam ser atribuídos ao mesmo.

5. **Importante observar os termos do disposto na Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

6. **Informo à Secretaria da ASJIN que não consta nos autos instrumento de procuração para demonstrar a representação do interessado pela pessoa que assinou o Recurso. Solicito que sejam tomadas as providências cabíveis pela Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores da ASJIN.**

À Secretaria.  
Notifique-se.

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 16/08/2019, às 13:02, 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 **3202950** e o código CRC **14DCCBFD**.

---

Referência: Processo nº 00068.004881/2016-29

SEI nº 3202950