



PARECER Nº 312/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00066.010632/2015-10
INTERESSADO: ROSINEI CRISTINA GOMES DA S. CARVALHO

PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

Auto de Infração: 000697/2015/SPO

Crédito de Multa (nº SIGEC): 652279153

Infração: *permitir o não preenchimento da natureza do voo*

Enquadramento: alínea "n" do inciso II do art. 302, c/c art. 172, ambos do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c o item 9.3, Capítulo 10 e item 17.4(o), todos da IAC 3151

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto por ROSINEI CRISTINA GOMES DA S. CARVALHO em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, originado do Auto de Infração nº 000697/2015/SPO (fl. 01), que capitulou a conduta do interessado na alínea "n" do inciso II do art. 302, c/c art. 172, ambos do CBA, c/c item 17.4(o) da IAC 3151, descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo. Art 302. inciso II. alínea "n" da Lei N° 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica)

Descrição da infração: Durante inspeção de rampa realizada na aeronave PT-YGP, na data de 10 de Setembro de 2011, constatou-se na página 16 do Diário de Bordo nº 06/PTYGP/2011 que não foi preenchida a coluna natureza do voo (NAT) para os voos das linhas 01 e 02, realizados nas datas e localidades informadas na tabela abaixo:

DATA	TRECHO	Legislação infringida
22/08/2011	SBAQ-SDSC	Artigo 302, Inciso II, alínea "n"; c/c Artigo 172 do CBA e item 17.4(o) da IAC
23/08/2011	SDSC-ZZZZ	Artigo 302, Inciso II, alínea "n"; c/c Artigo 172 do CBA e item 17.4(o) da IAC

Diante do exposto, o operador da aeronave PT-YGP, por permitir que o comandante da mesma, seu preposto, não registrasse a natureza dos vôos ocorridos em 22 e 23 de Agosto de 2011 no diário de bordo da aeronave cometeu duas (02) infrações capituladas no Artigo 302, inciso II, alínea "n", cumuladas com o Artigo 172 do CBA e item 17.4(o) da IAC 3151.

2. À fl. 02, consta o Relatório de Fiscalização nº 18/2015/GTPO-SP/GOA/SPO, que descreve a infração verificada pela fiscalização desta Agência.

3. Em anexo ao relatório constam os seguintes documentos:

3.1. À fl. 03, consta cópia da página do diário de bordo da aeronave PT-YGP com os dois voos objetos do Auto de Infração;

3.2. À fl. 04, consta cópia da tela de proprietário/operador da aeronave PT-YGP no sistema SACI;

3.3. À fl. 05, consta cópia da tela de status da aeronave PT-YGP no sistema SACI;

- 3.4. Às fls. 06/15, consta cópia do Relatório de Vigilância da Segurança Operacional nº 10752/2011;
- 3.5. À fl. 16, consta cópia dos detalhes do aeronavegante Haroldo Ryter (CANAC 986521) no sistema SACI;
4. À fl. 17, inserido comprovante de consulta ao Nada Consta de multas do CBA referente ao autuado;
5. À fl. 18, consta detalhes do registro da aeronave PT-YGP no Registro Aeronáutico Brasileiro.
6. À fl. 19, consta o ofício nº 146/2015/GTPO-SP/GOAG/SPO, que encaminhou o auto de infração ao interessado.
7. Notificado do Auto de Infração em 24/03/2015, conforme Aviso de Recebimento à fl. 20, o autuado apresentou defesa em 09/04/2015 (fls. 21/22). No documento, alega preliminarmente prescrição, *"tendo em vista que a suposta infração teria ocorrido em 22 e 23/08/2011, respectivamente, e o auto de infração lavrado em 13/03/2015, quase 3 (três) anos e 7 (sete) meses após a data da suposta falta"*.
8. Do mérito, afirma que ainda que não estivesse prescrito o processo, tratando-se de um helicóptero de uso privado, de uso exclusivamente privado/executivo, todos os voos são executivos, de natureza "privada", pelo que não haveria omissão do piloto, tampouco acarretaria risco ao voo ou à segurança aeronáutica. Dispõe ainda que *"nem por isso permitiu a operadora que seu piloto em comando não fizesse tal anotação, pois é leiga e, exatamente por isso possui um piloto"*. Não obstante, informa que o piloto em comando já recebeu esta mesma infração através do auto de infração 001555/2014, não podendo ser aplicada infração em duplicidade.
9. Por fim, requer o cancelamento do auto de infração.
10. À fl. 23, a defesa anexa cópia de rastreamento de objeto dos Correios.
11. À fl. 24, a defesa anexa cópia do auto de infração nº 000697/2015/SPO.
12. Em 16/04/2015, Despacho encaminha o processo à ACPI/SPO-RJ para providências cabíveis - fl. 25.
13. À fl. 26, juntado extrato de lançamento do Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), de 21/10/2015.
14. À fl. 27, consta Despacho de distribuição do processo para que um servidor emitisse parecer técnico a respeito da irregularidade apontada no auto de infração.
15. O setor competente, em decisão motivada (fls. 28/30), proferida em 16/11/2015, confirmou a existência de dois atos infracionais, e após apontar a presença de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, aplicou duas multas no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), o valor mínimo previsto para o tipo infracional, totalizando uma multa de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).
16. Às fls. 31/32, cópia da tela de status da aeronave PT-YGP no sistema SACI.
17. À fl. 33, extrato do SIGEC com lançamento da multa total de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) relativa ao processo em tela.
18. À fl. 34, consta notificação de decisão enviada à autuada.
19. Em 29/11/2015, o processo foi encaminhado da ACPI/SPO para a antiga Junta Recursal - fl. 35.
20. A recorrente foi devidamente notificada da decisão de primeira instância em 23/12/2015, conforme demonstra o Aviso de Recebimento à fl. 36, postando seu recurso em 30/12/2015.
21. No documento, repete os argumentos já apresentados em defesa, requerendo uma reanálise dos fatos. Caso entender-se pela manutenção da penalidade, requer que seja aplicada apenas uma multa de

R\$ 2.000,00 (dois mil reais), tendo em vista que a falta de inscrição da natureza do voo encontra-se em uma mesma página do diário de bordo.

22. Junto ao recurso o interessado apresenta cópia da notificação de decisão (fl. 39) e extrato de rastreamento de objeto dos Correios referente à notificação de decisão - fl. 41.

23. Tempestividade do Recurso certificada em 23/08/2016 - fl. 43.

24. Em 06/12/2017, lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico do processo SEI 1323787.

25. Em 24/04/2018, lavrado Despacho de distribuição para deliberação - SEI 1751325.

26. Anexado ao processo extrato de multas do interessado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC - SEI 1849020.

27. Em 29/05/2018, com base no Parecer nº 1144/2018/ASJIN (SEI 1845018), autoridade competente de segunda instância convalidou o enquadramento do Auto de Infração nº 000697/2015/SPO, que passou a vigorar capitulado na alínea "n" do inciso II do art. 302, c/c art. 172, ambos do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c o item 9.3, Capítulo 10 e item 17.4(o), todos da IAC 3151 - SEI 1849025.

28. Em 19/06/2018, lavrada notificação SEI 1932765.

29. Notificado da convalidação em 22/06/2018 (SEI 1981481), o interessado apresentou nova manifestação em 02/07/2018 (SEI 1975785). No documento, contesta a decisão por convalidação e dispõe que *"age com humildade em assumir que houve falha do piloto, porém entende que a aeronave, de uso exclusivamente privado, só realizava voos de natureza 'PRIVADA', e as faltas de designação da 'natureza do voo' jamais trouxeram riscos ao voo, à outras aeronaves ou à aeronáutica em geral"*.

30. O interessado repete alegações apresentadas em defesa a respeito da suposta ocorrência de prescrição e a respeito da aplicação de mesma penalização para o piloto e para o operador, devido à lavratura do Auto de Infração nº 001555/2014/SPO para o piloto. Dispõe ainda que além de já ter sido aplicada a multa ao piloto em comando, que foi quem deixou de preencher corretamente a natureza do voo no diário de bordo, e indaga como pode o operador saber como deve ser preenchido um diário de bordo.

31. O interessado cita ainda o contido na alínea "n" do inciso II do art. 302 e no art. 172 do CBA, entendendo que *"a legislação só vem corroborar com a RAZÃO da recorrente, pois é o PILOTO quem deve preencher o diário de bordo e também é o PILOTO o responsável pelas informações prestadas (ou deixadas de prestar). O operador é leigo: não sabe o que preencher, nem como preencher um diário de bordo! E, ainda analisando tal legislação, notamos que a penalidade deve ser aplicada ou a um, ou a outro"*.

32. Volta a contestar a convalidação efetuada, afirmando que a mesma *"também vem apenas corroborar com a DEFESA da recorrente, pois, mais uma vez demonstra que é responsabilidade do PILOTO o preenchimento do Diário do Bordo e a responsabilidade do OPERADOR da aeronave é o controle, arquivamento e preservação do Diário de Bordo, devendo ser mantido na sua totalidade, em função do seu controle numérico"* e que *"mantinha o controle numérico dos diários de bordo da aeronave, em sua totalidade, devidamente ARQUIVADOS e PRESERVADOS"*.

33. Também afirma que *"em nenhum momento o relator, em seu Parecer de nº 1144/2018/ASJIN sugeriu a manutenção ou aplicação de duas 2 (duas) multas. Porém, a decisão monocrática aplicou duas multas à Recorrente quando, ao próprio piloto infrator foi aplicada apenas uma (1) multa no valor mínimo pelo mesmo ato infracional (conforme AI 001555/2014/SPO - cópia anexa). Portanto, além de entender não possuir gerência ou responsabilidade sobre esta infração, a penalidade ainda está sendo aplicada de forma a utilizar critérios diferentes para um mesmo ato"*.

34. Por fim, requer: a) o cancelamento do Auto de Infração, com a consequente anulação das penalidades de multa impostas; b) caso não seja aceito o pedido supra - e somente no caso deste não ser

aceito - requer, por questão de critério e proporcionalidade, que seja aplicada apenas 1 (uma) pena de multa, atribuída em 50% do valor mínimo previsto para a época, tal qual àquela atribuída ao piloto em comando responsável pelo preenchimento do diário de bordo.

35. Junto ao recurso o interessado apresenta cópia da notificação de decisão referente ao Auto de Infração nº 001555/2014/SPO.

36. Em 18/03/2019, lavrado Despacho ASJIN 1979460, que distribui o processo para deliberação.

37. É o relatório.

PRELIMINARES

38. ***Da Alegação de Ocorrência da Prescrição e da Regularidade processual***

39. Em defesa e recurso, o interessado alega prescrição, dispondo que as infrações ocorreram em 22 e 23/08/2011, e o Auto de Infração foi lavrado apenas em 13/03/2015, portanto 3 anos e 7 meses após a infração.

40. Primeiramente, cumpre mencionar que o prazo prescricional para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, é fixado pela Lei nº 9.873/1999, em seu art. 1º:

Lei nº 9.873/99

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

(...)

41. Os marcos interruptivos da prescrição são elencados no art. 2º da Lei nº 9.873/1999, a seguir *in verbis*:

Lei nº 9.873/99

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III – pela decisão condenatória recorrível.

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

42. Vale notar, ainda, que a interrupção importa em reinício da contagem do prazo. Compulsando-se os autos, verifica-se a seguinte cronologia de eventos:

42.1. as infrações ocorreram em **22 e 23/08/2011**, sendo o interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em **24/03/2015** (fl. 20);

42.2. em **09/04/2015**, o interessado apresentou defesa (fls. 21/22);

42.3. e m **16/11/2015** (fls. 28/30), o setor competente de primeira instância decidiu pela aplicação de duas multas ao interessado;

42.4. e m **23/12/2015** (fl. 36), foi regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância, postando seu tempestivo Recurso em **30/12/2015**

(fls. 37/42), conforme Despacho à fl. 43;

42.5. em **29/05/2018** (SEI 1849025), autoridade competente de segunda instância convalidou o enquadramento do Auto de Infração;

42.6. notificado da convalidação efetuada em sede de segunda instância em 22/06/2018 (SEI 1981481), o interessado apresentou nova manifestação em **02/07/2018** (SEI 1975785).

43. Verifica-se que em momento algum foi ultrapassado o prazo de cinco anos previsto no art. 1º da Lei nº 9.873/1999, nem depois de iniciado, ficou o processo paralisado por mais de três anos.

44. Desta forma, entende-se que o presente processo administrativo não foi alcançado pela prescrição.

45. Ainda, 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 por parte desta ASJIN.

46. ***Fundamentação da matéria: permitir o não preenchimento da natureza do voo***

47. Diante da infração do presente processo administrativo, a autuação após convalidação ficou capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302, c/c art. 172, ambos do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c o item 9.3, Capítulo 10 e item 17.4(o), todos da IAC 3151.

48. A alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA dispõe, *in verbis*:

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;

(...)

49. Já o art. 172 do CBA dispõe, *in verbis*:

Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, **deverá indicar para cada vôo a data, natureza do vôo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular)**, os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao vôo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de vôo e de jornada.

(grifos nossos)

50. Por sua vez, a Instrução de Aviação Civil - IAC 3151, que estabelece e normatiza os procedimentos que visam à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras, apresenta a seguinte redação em seus itens 9.3, Capítulo 10 e item 17.4(o), todos da IAC 3151

IAC 3151

(...)

9.3 PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO PELA TRIPULAÇÃO

O Diário de Bordo deverá ser preenchido de maneira que todos os dados referentes a uma etapa de vôo estejam preenchidos e assinados pelo comandante da aeronave, antes da saída da tripulação da aeronave após o término do vôo. As instruções de preenchimento estão

contidas no capítulo 17 desta IAC.

(...)

CAPÍTULO 10 – CONTROLE DO DIÁRIO DE BORDO

O controle, o arquivamento e a preservação do Diário de Bordo serão de responsabilidade do operador da aeronave, devendo ser mantido na sua totalidade, em função do seu controle numérico.

(...)

IAC 3151 (...)

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

o) NAT (natureza do voo) → preencher de acordo com a natureza do voo e conforme as seguintes siglas:

PV → voo de caráter privado.

FR → voo de fretamento.

TN → voo de treinamento.

TR → voo de traslado da aeronave.

CQ → voo de exame prático (voo cheque ou recheque).

LR → voo de linha regular.

SA → voo de serviço aéreo especializado.

EX → voo de experiência.

AE → autorização especial de voo.

LX → voo de linha não regular.

LS → voo de linha suplementar.

IN → voo de instrução para INSPAC.

(grifos nossos)

51. Conforme documentação juntada aos autos, foi apurado pela fiscalização desta Agência, durante inspeção de rampa realizada na aeronave PT-YGP, em 10/09/2011, que não foi preenchida a coluna natureza do voo (NAT) para os dois voos registrados nas linhas 01 e 02 da página 16 do Diário de Bordo nº 06/PTYGP/2011, ocorridos em 22 e 23/08/2011. Conforme fundamentação exposta acima, este campo deve ser preenchido pelo comandante da aeronave, e adicionalmente, conforme Capítulo 10 da IAC 3151, em vigor à época, é responsabilidade do operador da aeronave o controle do Diário de Bordo, o que inclui o controle de seu correto preenchimento. Pelo exposto, conclui-se que ROSINEI CRISTINA GOMES DA S. CARVALHO cometeu duas infrações, ao permitir que não fosse preenchida a natureza do voo para os voos efetuados em 22 e 23/08/2011, cabendo-lhe portanto a aplicação de sanções administrativas.

52. Com relação às alegações de que a aeronave era de uso exclusivamente privado, que só realizava voos de natureza "PRIVADA" e que a falta de registro da natureza do voo jamais trouxeram riscos ao voo, à outras aeronaves ou à aeronáutica em geral, cabe registrar que conforme fundamentação exposta acima, cabe ao operador o controle do Diário de Bordo, e foi verificado pela fiscalização que este controle não foi efetuado de modo adequado, não merecendo prosperar os argumentos do interessado. Ainda, observa-se que a IAC 3151 é uma norma relacionada à segurança de voo, cabendo portanto a capitulação da conduta na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA.

53. Com relação à alegação de prescrição, registre-se que a mesma foi afastada nas preliminares deste parecer.

54. Com relação à alegação de aplicação da mesma penalização para o piloto e para o operador, devido à lavratura do Auto de Infração nº 001555/2014/SPO para o piloto, e que teria sido este quem deixou de preencher corretamente a natureza do voo no Diário de Bordo, indagando ainda a atuada como poderia o operador saber como deve ser preenchido um Diário de Bordo, cabe reiterar que conforme fundamentação exposta acima, o controle do Diário de Bordo é de responsabilidade do operador da aeronave, não podendo o mesmo se eximir de suas responsabilidades ou alegar

desconhecimento de suas obrigações.

55. Com relação à alegação do interessado de que a penalidade deveria ser aplicada a um (piloto) ou a outro (operador), esta ASJIN entende-se que a mesma também não merece prosperar; existem atos infracionais que ensejam a aplicação de penalidade tanto a um quanto ao outro, não devendo o "ou" do inciso II do art. 302 do CBA ser lido como excludente.

56. Quanto à alegação de que o relator - em seu Parecer nº 1144/2018/ASJIN - em nenhum momento sugeriu a manutenção ou aplicação de duas multas, cabe registrar que essa questão não foi abordada quando da convalidação devido à necessidade primeira de saneamento do processo; nesta oportunidade confirma-se a existência de dois atos infracionais, vez que trata-se da falta do preenchimento da natureza de dois voos, e não somente um. Com relação à alegação de que ao próprio piloto infrator teria sido aplicada apenas uma multa, cabe esclarecer que o presente processo não trata das infrações cometidas pelo comandante da aeronave, mas tão somente pelo operador, não servindo suas alegações para alteração do juízo deste servidor.

57. Com relação à solicitação de concessão de desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da multa, registre-se que o mesmo não é cabível na atual fase processual (recursal), pois essa requisição somente pode ser realizada dentro do prazo de defesa. Esse requisito já era previsto desta maneira na IN nº 08/2008, em vigor à época do fato, e permanece o mesmo na Resolução ANAC nº 472/2018, normativo hoje em vigor que dispõe sobre as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, em seu art. 28.

58. Diante do exposto, o Autuado não apresenta qualquer excludente de sua responsabilidade, cabendo destacar que o mesmo não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

59. 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, de 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.

60. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação das sanções administrativas quanto ao ato infracional praticado.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

61. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que em 04/12/2018 entrou em vigor a Resolução nº 472/2018, que atualizou as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Ressalta-se que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN 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.

62. 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.

63. 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.

64. 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 nº 472/2018.

65. Com relação à atenuante "inexistência de aplicação de penalidades no último ano", corroborando com a decisão de primeira instância, em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), verifica-se que não existiam penalidades ocorridas no ano anterior à ocorrência narrada no Auto de Infração em tela com crédito já constituído em caráter definitivo quando proferida a decisão de primeira instância, portanto reconhece-se a incidência da mesma.

66. 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.

67. Dada a presença de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que as penalidades sejam mantidas em seu grau mínimo, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

CONCLUSÃO

68. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** o valor de cada uma das **duas multas aplicadas em primeira instância no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), totalizando o valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**.

69. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 19/03/2019, às 18:24, 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 **2805393** e o código CRC **33D95FB0**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 449/2019

PROCESSO Nº 00066.010632/2015-10

INTERESSADO: ROSINEI CRISTINA GOMES DA S. CARVALHO

Brasília, 19 de março de 2019.

1. Trata-se de recurso interposto por ROSINEI CRISTINA GOMES DA S. CARVALHO, CPF - 142.565.228-08, contra decisão de primeira instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 16/11/2015, que aplicou duas multas no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), totalizando o valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), pelo cometimento das infrações identificadas no Auto de Infração nº 000697/2015/SPO, pela atuada *permitir o não preenchimento da natureza do voo*. A infração foi capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302, c/c art. 172, ambos do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c o item 9.3, Capítulo 10 e item 17.4(o), todos da IAC 3151.

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, 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 312/2019/JULG ASJIN/ASJIN - SEI nº 2805393**], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN 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.

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, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **ROSINEI CRISTINA GOMES DA S. CARVALHO, CPF - 142.565.228-08**, ao entendimento de que restaram configuradas a prática das infrações descritas no Auto de Infração nº 000697/2015/SPO, capituladas na alínea "n" do inciso II do art. 302, c/c art. 172, ambos do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c o item 9.3, Capítulo 10 e item 17.4(o), todos da IAC 3151, e por **MANTER as duas multas** aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais), totalizando o valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, com reconhecimento da aplicabilidade de uma circunstância atenuante e a inexistência de circunstâncias agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00066.010632/2015-10 e ao Crédito de Multa 652279153.

5. À Secretaria.

6. Notifique-se.

Cassio 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 29/03/2019, às 16:05, 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 **2819286** e o código CRC **476A3D71**.

Referência: Processo nº 00066.010632/2015-10

SEI nº 2819286