

PARECER N° 934/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00068.500154/2016-98
INTERESSADO: AERoclUBE DE LAGES

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS												
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Lavratura do AI	Datas das Infrações	Trechos	Piloto/CANAC	Notificação do AI	Defesa do Interessado	Decisão de Primeira Instância (DCI)	Multa aplicada em Primeira Instância	Notificação da DCI	Postagem do Recurso
00068.500154/2016-98	661930174	004693/2016	29/08/2016	19/03/2012	SBLJ/SSBL	Klaus Ramos Klinger/986394	não consta dos autos	25/11/2016	07/11/2017	R\$ 4.000,00	não consta dos autos	11/12/2017
				21/03/2012	SSBL/SBLJ	Klaus Ramos Klinger/986394				R\$ 4.000,00		
				26/04/2012	SBLJ/SSBL	Klaus Ramos Klinger/986394				R\$ 4.000,00		
				28/05/2012	SBLJ/SSB	Luan Fernando de Domenico Ferandin/134692				R\$ 4.000,00		
				28/05/2012	SSBL/SBLJ	Luan Fernando de Domenico Ferandin/134692				R\$ 4.000,00		
				12/06/2012	SBLJ/SSBL	Luan Fernando de Domenico Ferandin/134692				R\$ 4.000,00		
				31/08/2012	SSBL/SBLJ	Giovani Jose Fornari/652131				R\$ 4.000,00		
				08/09/2012	SBLJ/SSBL	Luan Fernando de Domenico Ferandin/134692				R\$ 4.000,00		

Infração: Permitir operação de um aeronave civil sem um transmissor localizador de emergência (ELT).

Enquadramento: Artigo 302, inciso III, alínea "e" da Lei n.º 7.565/1.986 c/c a seção 91.207 do RBHA 91.

Proponente: Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC n° 453, de 08/02/2017)

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto pelo **AERoclUBE DE LAGES**, em face da Decisão proferida no curso do processo administrativo sancionador, discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Descreve o auto de infração:

"Foi constatado em Vistoria Técnica Especial, na cidade de Blumenau/SC, que o Aeroclube de Lages permitiu a operação da aeronave de marcas PP-HHP em voos de navegação, entre as cidades de Lages e de Blumenau, com distância maior que 93 km, nas datas listadas abaixo, sem que houvesse um ELT instalado, contrariando a seção 91.207 do RBHA 91.

19/03/2012 – de SBLJ para SSBL – Cnte Klaus Ramos Klinger – CANAC 986394;

21/03/2012 – de SSBL para SBLJ – Cnte Klaus Ramos Klinger – CANAC 986394;

26/04/2012 – de SBLJ para SSBL – Cnte Klaus Ramos Klinger – CANAC 986394;

28/05/2012 – de SBLJ para SSBL – Cnte Luan Fernando Domenico Ferandin – CANAC 134692;

28/05/2012 – de SSBL para SBLJ – Cnte Luan Fernando Domenico Ferandin – CANAC 134692;

12/06/2012 – de SBLJ para SSBL – Cnte Luan Fernando Domenico Ferandin – CANAC 134692;

31/08/2012 – de SSBL para SBLJ – Cnte Giovani Jose Fornari – CANAC 652131;

08/09/2012 – de SBLJ para SSBL – Cnte Luan Fernando Domenico Ferandin – CANAC 134692;"

HISTÓRICO

3. **Relatório de Fiscalização - RF** - A fiscalização descreveu no RF n° 002674/2016 as circunstâncias da constatação da ocorrência e anexou Cópia da Nota Técnica 232/2012/GTAR/SAR/UR/SÃO PAULO, Cópias das páginas dos diários de bordo correspondentes aos voos listados e Pesquisa no Sistema SACI com distância entre as localidade de Blumenau e de Lages.

4. **Defesa Prévia** - O interessado alega que os voos realizados para Blumenau foram de traslado para manutenção da aeronave citada e a mesma não possui ELT pois nem mesmo possui sistema elétrico. Informa que todos os voos realizados estavam com plano de voo e coordenação pelo rádio conforme regulamentação em vigor.

5. **Decisão de Primeira Instância** - O setor competente em motivada decisão de primeira instância, afastou os argumentos de defesa prévia, confirmou o ato infracional e aplicou multa, no **patamar mínimo**, no valor de **R\$ 4.000,00 (Quatro mil reais)**, para cada uma das 8 (oito) condutas, totalizando o montante de **R\$ 32.000,00** (trinta e dois mil reais), conforme letra "e" da Tabela III do Anexo II da Resolução n.º 25/2008, pelo descumprimento ao artigo 302, inciso III, alínea "e" da Lei n.º 7.565/1986 c/c seção 91.207 do RBHA 91. Na ocasião entendeu não haver circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, porém considerou a existência da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC n.º 25/2008.

6. **Recurso** - Em grau recursal o interessado alega:

I - **Preliminarmente:**

a) **Prescrição**, prevista no art. 1º da Lei n.º 9873/99;

b) **Nulidade do processo administrativo**, visto que as informações prestadas em 25/11/2016 foram realizadas apenas com o intuito de elidir a instauração de processo administrativo e não podem ser consideradas como defesa, ferindo, assim, os princípios constitucionais do contraditório e ampla defesa;

c) **Ilegalidade de aplicação em duplicidade de penalidade pelo mesmo fato gerador (ida e volta)**, pois entende que se aeronave está registrada no Aeroclube de Lages, logo, sempre que a mesma sai deve necessariamente retornar. Assim, os voos mencionados são de ida e volta (Lages/Blumenau), sendo que cada ida/volta deveria ser considerada como apenas 01 (um) fato gerador a ensejar a aplicação de penalidade;

II - **No mérito**, alega que os vôos compreendidos entre 19/03/2012 a 08/09/2012 foram realizados com a finalidade precípua de manutenção da aeronave, pois, inexistia oficina de manutenção habilitada em distância inferior a permitida na época dos fatos, porém, os voos foram utilizados e lançados como treinamento para melhor aproveitamento, dado que não há proibição legal, conforme documentação em anexo. Alega, ainda, que a aeronave em questão se enquadra como de categoria primária, logo, totalmente descabida a exigência de ELT;

III - **Por fim, requer:** (i) nulidade do processo por ausência de notificação formal válida e prejuízo de defesa; (ii) reforma da decisão, considerando que a exigência de instalação de ELT é descabida em razão de tratar-se de aeronave de categoria primária, portanto, não aplicável a alínea "a" do item 91.207, da RBHA 91; (iii) seja decretada a nulidade da aplicação de penalidade em duplicidade pelo mesmo fato gerador (ida e volta).

PRELIMINARES

7. Recurso conhecido e recebido em seu efeito suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.

8. Considerando os documentos constantes nos autos, em que pese ausência de Avisos de Recebimento referentes ao Auto de Infração e à Decisão de Primeira Instância, houve comparecimento espontâneo do interessado nos autos tanto com a apresentação da defesa quanto do recurso.

9. O comparecimento espontâneo supre a suposta falta ou regularidade da intimação, nos termos §5º do art. 26 da Lei n.º 9.784/1999. Ademais, registra-se que o entendimento encontra respaldo no Parecer n.º 0168/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, ficando, *in casu*, eleitas as datas dos protocolos da defesa - **25/11/2016** - e do recurso administrativo - **11/12/2017** - como marcos válidos.

10. O processo teve movimentação regular, respeitados os prazos legais, em especiais os prescricionais estabelecidos pela Lei n.º 9.873, de 23 de novembro de 1999.

11. **Da análise de eventual incidência de prescrição**

12. O Interessado alega a ocorrência da prescrição prevista no art. 1º da Lei 9.873/99 neste processo administrativo. Pois bem, então vejamos os marcos interruptivos do processo:

- Datas dos fatos - **19/03/2012, 21/03/2012, 26/04/2012, 28/05/2012, 12/06/2012, 31/08/2012 e 08/09/2012;**
- Lavratura do Auto de Infração - **29/08/2016;**
- Notificação do Interessado acerca do AI - será considerada a data do protocolo da defesa, em **25/11/2016**, vide itens 8 e 9 supra;
- Decisão de Primeira Instância: **07/11/2017;**
- Notificação do Interessado acerca da Decisão - será considerada a data do protocolo do recurso administrativo, em **11/12/2017**, vide itens 8 e 9 supra.

13. Todos os atos administrativos supracitados impulsionaram o processo e tem o condão de interromper o prazo prescricional, por serem atos processuais substanciais e imprescindíveis para que o processo seja levado adiante e com base legal no art. 2º da Lei 9.873/99. Assim, não é possível identificar em nenhum momento o processo parado sem a incidência de marcos interruptivos por mais de 5 anos conforme previsão do caput do art. 1º da Lei 9.873/99, e nem mesmo sem movimentação por mais de 3 anos pendente de julgamento ou despacho, conforme a previsão legal do §1º art. 1º também da lei 9.873/99, que define a prescrição intercorrente.

14. Assim, não há nenhum elemento capaz de confirmar a existência de prescrição, devendo a hipótese ser afastada.

15. **Da nulidade do processo administrativo**

16. O Autuado alega que os princípios constitucionais do contraditório e ampla defesa foram desrespeitados na medida em que as informações prestadas em 25/11/2016 não eram uma defesa propriamente dita e dessa forma seu direito a uma defesa adequada foi cerceado.

17. Contudo, importante lembrar que o processo administrativo é regido pelo princípio da informalidade. José dos Santos Carvalho Filho destaca que "*o princípio do informalismo procedimental significa que, no silêncio da lei ou de ato regulamentares, não há para o administrador a obrigação de adotar excessivo rigor na tramitação dos processos administrativos, tal como ocorre, por exemplo, nos*

processos judiciais. Ao administrador caberá seguir um procedimento que seja adequado ao objeto específico a que se destinar o processo". [<https://conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/38792/do-principio-do-informalismo-procedimental-nos-processos-administrativos>].

18. Assim, a forma nada mais é do que um meio para alcançar determinado fim, de modo que sejam resguardados os direitos da parte interessada.

19. Nesse sentido, o art. 22 da Lei nº 9.784/1999, estabelece que "os atos do processo administrativo não dependem de forma determinada senão quando a lei expressamente a exigir". É o que está expresso no artigo 2º, incisos VIII e IX, da mesma Lei, que exige, nos processos administrativos, a "observância das formalidades essenciais à garantia dos administrados" e a "adoção de formas simples, suficientes para propiciar adequado grau de certeza, segurança e respeito aos direitos dos administrados".

20. Como bem destacado por Maria Sylvia Zanella Di Pietro, "informalismo não significa, nesse caso, ausência de forma; o processo administrativo é formal no sentido de que deve ser reduzido a escrito e conter documentado tudo o que ocorre no seu desenvolvimento; e informal no sentido de que não está sujeito a formas rígidas". [PIETRO, Maria Sylvia Zanella Di. Direito Administrativo. 13ª ed. São Paulo: Atlas, 2001, p. 500]

21. Por tudo o exposto, uma vez que foi garantido ao Interessado se manifestar nos autos antes da decisão de primeira instância, não há que se falar em violação aos princípios do contraditório e da ampla defesa.

22. Da ilegalidade de penalização em duplicidade pelo mesmo fato gerador

23. A Interessada argumenta que os voos mencionados no AI são de ida e volta (Lages/Blumenau), assim, sugere que cada ida/volta deveria ser considerada como apenas 01 (um) fato gerador e ensejar a aplicação de uma penalidade.

24. Todavia, cada trecho (ida ou volta) é uma operação distinta. Assim, cada operação de navegação permitido pelo autuado, em distância superior a 93 km, sem que a aeronave possuísse o ELT instalado, trata-se de uma infração autônoma. Tendo em vista que foram constatadas, em Vistoria Técnica Especial no Aeroclube, 8 (oito) operações em desacordo com as normas aplicáveis não há que se falar em apenas uma penalidade.

25. Dessa forma, julgo o processo apto para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

26. Da materialidade infracional

27. O Aeroclube de Lages foi autuado por ter permitido a operação da aeronave de marca PP-HHP em voos de navegação, entre as cidades de Lages e de Blumenau, com distância maior que 93 km, nos dias 19/03/2012, 21/03/2012, 26/04/2012, 28/05/2012 (dois voos), 12/06/2012, 31/08/2012 e 08/09/2012, sem que houvesse um ELT instalado, infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c a Seção 91.207 do RBHA 91.

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

(...)

III infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves

28. O RBHA 91 estabelece regras governando a operação de qualquer aeronave civil (exceto balões cativos, veículos ultraleves enquadrados no RBAC nº 103 e aeronaves não tripuladas) dentro do Brasil, incluindo águas territoriais. A seção 91.207 trata dos Transmissores Localizadores de Emergência (ELT) da seguinte forma:

91.207 - TRANSMISORES LOCALIZADORES DE EMERGÊNCIA (ELT)

(a) Exceto como previsto nos parágrafos (e) e (f) desta seção, nenhuma pessoa pode operar um avião civil registrado no Brasil, a menos que:

(1) exista, fixado ao avião, um transmissor localizador de emergência (ELT) do tipo automático e que esteja em condições operáveis para as operações regidas pelos RBHA 121 e 135, exceto que após 21 de junho de 2001 um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91 não pode ser usado em novas instalações; ou

(2) para operações que não aquelas especificadas no parágrafo (a)(1) desta seção, exista a bordo do avião um transmissor localizador de emergência aprovado, de tipo portátil ou automático, em condições de funcionamento, exceto que após 21 de junho de 2001 um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91 não pode ser usado em novas instalações.

(b) Cada ELT requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser colocado no avião de modo a minimizar a probabilidade de danos ao transmissor na eventualidade de acidente. Os ELT automáticos, fixos ou ejetáveis, devem ser fixados ao avião tão para trás quanto praticável.

(c) As baterias usadas nos ELT requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser substituídas (ou recarregadas, se forem baterias recarregáveis) sempre que:

(1) o transmissor tiver sido usado por tempo acumulado superior a uma hora; ou

(2) quando atingidos 50% de sua vida útil (ou vida útil da carga, se baterias recarregáveis), como definido nas especificações aprovadas do fabricante. A nova data de substituição (ou recarga) da bateria deve ser claramente marcada no exterior do transmissor e registrada no livro de manutenção de bordo para ELT fixos ao avião. O parágrafo (c)(2) desta seção não se aplica para baterias (tais como baterias ativadas por água) que não sejam significativamente afetadas durante períodos de estocagem.

(d) Cada ELT requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve ser inspecionado a cada 12 meses calendáricos quanto a:

(1) condições de instalação;

(2) corrosão da bateria;

(3) operação dos comandos e do sensor de impactos; e

(4) presença de suficiente energia radiante na antena.

(e) Não obstante o parágrafo (a) desta seção, uma pessoa pode:

(1) trasladar um avião recentemente adquirido do local onde o mesmo foi comprado, para o local onde o ELT será instalado;

(2) trasladar um avião de um local onde o ELT não possa ser reparado ou substituído, para um local onde esse serviço possa ser feito. Nenhuma pessoa, a não ser um tripulante requerido, pode ser transportado a bordo de um avião sendo trasladado de acordo com este parágrafo (e).

(f) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a:

(1) *aviões enquanto engajados em operações de treinamento de voo local conduzidas inteiramente dentro de uma área com raio igual a 50 milhas (93 km) e centro no aeródromo de origem do voo;*

(2) *aviões enquanto engajados em voos relacionados com projetos e ensaios;*

(3) *aviões novos enquanto engajados em voos relacionados com produção, recebimento, preparação e entrega;*

(4) *aviões enquanto engajados em serviços aéreos de aplicação de agentes químicos e outras substâncias usadas em operações agrícolas;*

(5) *aviões aprovados pelas autoridades aeronáuticas para operações de pesquisas e desenvolvimento;*

(6) *aviões enquanto utilizados para demonstrar conformidade com requisitos, para treinamento de tripulantes e para exibições, competições ou pesquisas de mercado;*

(7) *aviões com capacidade para transportar a bordo somente uma pessoa, aviões categoria primária e ultraleves em geral;*

(8) *um avião durante um período no qual o ELT tenha sido temporariamente removido para inspeção, reparo, modificação ou substituição, sujeito às seguintes condições:*

(i) *nenhuma pessoa pode operar o avião a menos que os registros de manutenção contenham a data de remoção, o fabricante, o modelo, o número de série e as razões pelas quais o ELT foi removido e que haja uma placa informando: "ELT NÃO INSTALADO".*

(ii) *nenhuma pessoa pode operar o avião se o ELT permanecer removido por mais de 90 dias consecutivos.*

(g) *Os ELT requeridos por esta seção não substituem os ELT portáteis requeridos por este regulamento e pelos RBHA 121 e 135 nos voos sobre grandes extensões de água (ver parágrafos 91.509(b)(4), 135.167(c) e 121.339(a)(4).*

(h) *Cada ELT colocado a bordo de uma aeronave registrada no Brasil deve atender ao previsto na seção 91.225 deste regulamento.*

(i) *[A partir de 01 de janeiro de 2005 qualquer novo ELT a ser instalado em avião registrado no Brasil deve possuir as frequências de 121.5 e 406 MHz. Até 31 de dezembro de 2008 os ELT requeridos por esta seção e pelas seções 91.505, 135.167 e 121.339 e instalados antes de 01 de janeiro de 2005 podem funcionar nas frequências de 121.5 MHz e 406 MHz ou apenas de 121.5MHz. A partir de 01 de janeiro de 2009 todos os ELT utilizados em aviões registrados no Brasil devem ter as frequências 121.5 e 406 MHz.].*

29. Assim, conforme a descrição dos fatos constantes do AI, nota-se que o Autuado descumpriu as normas relativas à operação da aeronave PP-HHP no que tange ao Transmissor Localizador de Emergência - ELT.

30. **Das razões recursais**

31. Uma vez afastada a hipótese de prescrição, nulidade do processo e "duplicidade de penalização", analisemos os argumentos de mérito do autuado.

32. Alega a recorrente que os vãos compreendidos entre 19/03/2012 a 08/09/2012 foram realizados com a finalidade precípua de manutenção da aeronave, pois inexistia oficina de manutenção habilitada em distância inferior a permitida na época dos fatos, porém, os voos foram utilizados e lançados como treinamento para melhor aproveitamento, dado que não há proibição legal.

33. Acontece que os dados registrados no Diário de Bordo presumem-se verdadeiros na medida em que a sua validade está condicionada à observância das normas estabelecidas na Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e na Instrução de Aviação Civil - IAC 3151. O preenchimento de cada uma das etapas de voo devem ser realizados de forma fidedigna e completa, nos termos do capítulo 9 da mesma Instrução de Aviação Civil.

34. Assim, uma vez que o Diário de Bordo da aeronave PP-HHP traz em seus registros que ocorreram 8 (oito) voos de navegação, entre as cidades de Lages e de Blumenau, com distância maior que 93 km, sem que houvesse um ELT instalado, configurado está o descumprimento às normas aplicáveis ao caso - art. 302, inciso III, alínea "e" do CBAer c/c seção 91.207 do RBHA 91.

35. No que tange ao argumento de que a aeronave em questão se enquadra como de categoria primária e assim é totalmente descabida a exigência de ELT, faço constar que o regulamento descumprido pelo autuado não faz essa distinção, ou seja, deve ser cumprido por todos aqueles que operam **qualquer aeronave civil**, exceto balões cativos, veículos ultraleves enquadrados no RBAC nº 103 e aeronaves não tripuladas, o que não é o caso.

36. Isto posto, conclui-se que as alegações do Interessado não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Resta configurada a infração apontada pelo AI.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

37. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a necessidade de correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

38. Embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 08 de 2008, seu artigo 82 estabelece que suas disposições não prejudicam atos já praticados e aplicam-se as normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que diz respeito às sanções aplicáveis.

39. Destaca-se que com base na Tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, o valor da multa referente à letra "e" poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (patamar mínimo), R\$ 7.000,00 (patamar intermediário) ou R\$ 10.000,00 (patamar máximo).

40. **Das Circunstâncias Atenuantes**

41. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008 ("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 sua incidência.**

42. **Da mesma forma, entende-se que o interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração.** Registre-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008.

43. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 - **a existência de aplicação de penalidades no último ano** - é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada em definitivo ao ente regulado no

período de um ano .

44. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência (SEI 3445731), ora anexada a essa análise, ficou demonstrado que **não há penalidade anteriormente aplicada ao autuado nessa situação.**

45. **Assim, deve ser considerada essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.**

46. **Das Circunstâncias Agravantes**

47. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure as hipóteses previstas no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

48. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Por tudo o exposto, dada a presença da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e a ausência de agravantes aplicáveis ao caso, entendo que devem ser mantidas as sanções aplicadas pela primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, que é o valor **mínimo** previsto, para cada um das 8 (oito) condutas apuradas, pelo descumprimento do art. 302, inciso III, alínea "e" do CBAer c/c seção 91.207 do RBHA 91, totalizando o montante de **R\$ 32.000,00 (trinta e dois mil reais).**

CONCLUSÃO

49. Ante o exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa, no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, para cada um dos 8 (oito) voos de navegação realizados sem que houvesse um ELT instalado, em desfavor do **AERoclube de LAGES**, pelo descumprimento ao artigo 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565/86 com interpretação sistemática ao disposto na seção 91.207 do RBHA 91, totalizando o montante de **R\$ 32.000,00 (trinta e dois mil reais).**

50. Submete-se ao crivo do decisor.

51. É o Parecer e Proposta de Decisão.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 04/09/2019, às 15:57, 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 **3243910** e o código CRC **7E589C44**.

 **SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS**
 Atalhos do Sistema: Usuário: Thais.Alves

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: AEROCULUBE DE LAGES Nº ANAC: 30001814826
 CNPJ/CPF: 82791559000141 CADIN: Não
 Div. Ativa: Não Tipo Usuário: Integral UF: SC

Receita	NºProcesso	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	661930174	00068500154201698	29/12/2017	21/03/2012	R\$ 32 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	666152181	00065004708201812	25/01/2019	29/01/2018	R\$ 2 000,00	30/04/2019	203,27	203,27		IT2	2 274,42
Total devido em 28/08/2019 (em reais):											2 274,42

Legenda do Campo Situação

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO CA - CANCELADO CAN - CANCELADO CD - CADIN CP - CRÉDITO À PROCURADORIA DA - DÍVIDA ATIVA DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA EF - EXECUÇÃO FISCAL GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR PC - PARCELADO | <ul style="list-style-type: none"> PG - QUITADO PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM RE PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA PU - PUNIDO PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC RE - RECURSO RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO RS - RECURSO SUPERIOR RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTER RVT - REVISTO SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDIC SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICI |
|---|---|

Registro 1 até 2 de 2 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1255/2019

PROCESSO Nº 00068.500154/2016-98

INTERESSADO: Aeroclube de Lages

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeito suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).
2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
3. De acordo com a proposta de decisão (SEI 3243910), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
4. Dosimetria adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".
5. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018 e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, tratando-se de ser matéria de saneamento da dosimetria aplicada em primeira instância, **DECIDO:**
 - **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa, no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, para cada um dos 8 (oito) voos de navegação realizados sem que houvesse um ELT instalado, em desfavor do **AERoclube de Lages**, pelo descumprimento ao artigo 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565/86 com interpretação sistemática ao disposto na seção 91.207 do RBHA 91, totalizando o montante de **R\$ 32.000,00 (trinta e dois mil reais)**.
 - No presente processo foram tratadas 8 multas individuais e autônomas que, por economia e celeridade processual implicaram em apenas um lançamento de crédito de multa sob o número 661930174, que deve ser reformado conforme a presente decisão.
6. Publique-se. À Secretária.
7. Notifique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 04/09/2019, às 15:06, 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 **3446189** e o código CRC **70EE8DD5**.