



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 426/2017

PROCESSO Nº 60800.210304/2011-51

INTERESSADO: PAULO MAURICIO BALZI CHIARADIA

Brasília, 13 de novembro de 2017.

PROCESSO: 60800.210304/2011-51

INTERESSADO: PAULO MAURICIO BALZI CHIARADIA

1. Trata-se de recurso administrativo interposto por PAULO MAURICIO BALZI CHIARADIA contra decisão de primeira instância proferida em 22/12/2014 pela ACPI/SPO, na qual restou multa no valor mínimo de R\$ 2000,00, pela irregularidade – OPERAR AERONAVE SEM ELT, FORA DO RAIOS PERMITIDO - conforme descrito no Auto de Infração apresentado na tabela abaixo e capitulado no art. 302, inciso II, alínea "n" do CBA. c/c a seção 91.207 do RBHA 91.

2. Por celeridade processual, com fundamento no artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos trazidos na Decisão Recorrida e nas manifestações consignadas na Proposta de Decisão [266(SEI)/2017/ASJIN], e passo a decidir com base nas designações que constam nas Portarias da ANAC de nº 3.061 e 3.062, ambas de 01/09/2017, e com lastro no art. 17-B, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

Monocraticamente, pelo conhecimento e para **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por PAULO MAURICIO BALZI CHIARADIA ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 04649/2011, capitulada no artigo 302, inciso II, alínea "n", do CBA c/c o item 91.207 do RBHA 91, e **MANTENHO a multa** aplicada no **valor de R\$ 2.000,00** (dois mil reais) com reconhecimento da atenuante prevista no § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 60800.210304/2011-51 e ao Crédito de Multa (nº SIGEC) nº 646126153.

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

Publique-se.

Notifique-se.

Vera Lucia Rodrigues Espindula

SIAPE 2104750

Presidente Turma Recursal RJ-ASJIN



Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula, Presidente de Turma**, em 05/12/2017, às 18:45, 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 **1252122** e o código CRC **B97B96B1**.

PARECER Nº 266(SEI)/2017/ASJIN
 PROCESSO Nº 60800.210304/2011-51
 INTERESSADO: PAULO MAURICIO BALZI CHIARADIA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre VOAR SEM ELT FORA DO RAIOS DE 93 KM, nos termos da minuta anexa

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DCI)	Notificação da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade	CONFORME CASO	CONFORME CASO
60800.210304/2011-51	646126153	04649/2011	PAULO MAURÍCIO BALZI CHIARADIA	12/08/2010	26/08/2011	16/11/2011	22/12/2014	20/03/2015	R\$ 2.000,00	06/04/2015	13/05/2015	NA	NA

Enquadramento: art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986.

Infração: VOAR SEM ELT FORA DO RAIOS DE 93 KM.

Proponente: João Carlos Sardinha Junior

INTRODUÇÃO

1. Histórico

Trata-se de análise de recurso e emissão de proposta de decisão sobre o recurso interposto por PAULO MAURÍCIO BALZI CHIARADIA, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 60800.210304/2011-51, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 646126153, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais). Foi identificado erro sanável e quem em nada prejudicou o interessado, tão pouco os trabalhos dessa instância, qual seja, o número do CPF do indigitado infrator, registrado errado no Auto de Infração; sendo o número correto do CPF 263.531.518-37.

O Auto de Infração nº 04649/2011, que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 26/08/2011, capitulando a conduta do Interessado na alínea "g" do inciso I do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de, descrevendo-se o seguinte (fl. 01):

"Constatou-se no Aeroclube de São José dos Campos, durante inspeção que a aeronave PT-NTS (PA-28) encontrava-se sem ELT. Conforme a legislação -RBHA 91.207 (f) (1), anão obrigatoriedade do ELT não se aplica a: "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. Conforme MOV2 do SACI, no dia 12 de agosto de 2010, o piloto Paulo Maurício Balzi Chiaradia (CANAC 127714) realizou o voo SBSJ-SDTK-SBSJ com a aeronave PT-NTS infringindo a obrigatoriedade de portar, para voos acima de 93km, ELT abordo. A distância entre SBSJ (São José dos Campos) e SDTK (Parati-RJ) é de 63 milhas, totalizando 117,5 km, de acordo com a distância entre aeródromos, informada no sistema SACI Esta navegação pode ser comprovada na Página 47 do diário Nº 007/NTS/2010. Ainda no dia 12 de agosto de 2010, o voo de regresso a São José dos Campos-SP (SBSJ). Todos estes voos, efetuados sem ELT infringiram a legislação prevista no RBHA 91.207. Face ao exposto e diante dos documentos anexados a este Relatório de Fiscalização, o piloto Paulo Maurício Balzi Chiaradia (CANAC 127714), na qualidade de tripulante, cometeu infração capitulada no art. 302, inciso I, alínea "g" do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI Nº 7.5651 DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986)"

4. Relatório de Fiscalização

No Relatório de Fiscalização Nº 579/2011/GVAG-SP/SSO/UR/SP de 24/08/2011 (fl. 02), o INSPAC descreve a infração apontada, qual seja, operar aeronave, sem que essa possua ELT instalado e sem que esteja enquadrada nas exceções previstas em regulamento, fora de um raio de 93 km do centro do aeródromo de origem do voo. A referida aeronave, de marcas PT-NTS, operou, segundo o relatório susmencionado, entre os aeroportos de São José dos Campos/SP e Parati/RJ, cuja distância é de 117,5 km, ultrapassando o limite, previsto em regulamento, de 93 km. Deu suporte a esse Relatório de Fiscalização a Nota Técnica 17/2010/DAR/SAR/UR/SAO (fls. 11 a 14)

6. Defesa do Interessado

O autuado foi regularmente notificado do auto de infração em 16/11/2011 (fl. 17) e protocolizou defesa em 01/12/2011 (fls. 18 e 19). Em sua defesa alega que tinha o entendimento de que a aeronave se enquadrava na exceção prevista em regulamento, como aeronave de categoria primária. Requerendo então a reconsideração quanto à lavratura do Auto de Infração, invocando ainda que não teve a intenção de operar aeronave sem equipamento de porte obrigatório e não ter exposto nem a aeronave nem seus ocupantes ao risco.

É importante registrar que a DAR-SP foi consultada, em 04/12/2012, conforme Despacho 726/2012/SEPIR/SSO-RJ (fls. 23 e 24) do processo 60800.210292/2011-64, sobre esse mesmo requisito apontado em defesa, que trata da categoria da aeronave, se primária ou outro qualquer, requisito esse fundamental para caracterização da infração. Aquele setor respondeu em 07/02/2013 (fl. 25) daquele processo, informando, em suma, que a aeronave PT-NTS é certificada na categoria normal.

9. Convalidação da primeira instância

Em 07/07/2014 (fl. 23) a primeira instância convalidou o Auto de Infração, adequando a capitulação para o artigo 302, inciso II, alínea "n", do CBA c/c o item 91.207 do RBHA 91.

O indigitado infrator foi devidamente notificado a respeito, em 05/09/2014 (fl. 30), da qual apresentou nova defesa em 15/09/2014 (fls. 24 e 25), reiterando as alegações apresentadas em defesa e acrescentando a solicitação de que fosse dado tratamento isonômico ao prescrito no item RBHA 91.207 (f) (7), ou seja, que a aeronave PT-NTS, mesmo não constando como de categoria primária nos registros da ANAC, e sim de categoria normal, fosse considerada como tal, por acreditar que a mesma atende aos requisitos regulamentares para isso.

12. Decisão de Primeira Instância

Em 22/12/2014, a autoridade competente, após conhecer a defesa acostada aos autos e confirmar o ato infracional, decidiu pela aplicação, com atenuante pela inexistência de aplicação de penalidades no último ano e sem agravante, multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) (fls. 33 a 35).

Notificado da Decisão de primeira instância, em 20/03/2015, conforme AR (fl. 40), o acionado tomou conhecimento da decisão.

15. Recurso do Interessado

16. O Interessado interpôs recurso em 06/04/2015 (fls. 41 a 43). Na oportunidade ratificou as alegações já apresentadas em defesa. Afirmou que a Aeronave PT-NTS, registrada como de instrução no Registro Aeronáutico Brasileiro, possui todas as características de construção e performance de aeronaves categoria primária.

17. Avança em seus argumentos alegando que na ocasião da homologação da referida aeronave os regulamentos vigentes a época não permitiam a certificação de aeronaves na categoria primária.

18. Indica que na Decisão de Primeira Instância, o texto argumentativo incorre em uma comparação equivocada ao relacionar a velocidade de estol da aeronave com a distância percorrida pela mesma quando do ato infracional.

19. Por último questiona a capitulação da infração por entender que não houve indisciplina a bordo ou inobservância dos regulamentos aeronáuticos.

20. Pede então isonomia no tratamento e interpretação dos regulamentos para aeronaves de mesmas características físicas e o cancelamento da penalidade.

21. Tempestividade do recurso certificada em 13/05/2015 (fl. 45).

22. **Outros Atos Processuais e Documentos**

23. Cópia da página do Diário de Bordo (fl. 03).

24. Nota Técnica 111/2010/GVGA-SP/SSO/UR/SP (fls. 04 a 06).

25. Nota Técnica 112/2010/GVGA-SP/SSO/UR/SP (fls. 07 a 09).

26. Memorando 174/2011/SAR/UR/SÃO PAULO (fl. 10).

27. Impresso do movimento da aeronave (fl. 15).

28. Impresso com informações do piloto (fl. 16).

29. Cópias de documentos já relacionados, envelopes e *check-list* interno da ACPI/SPO (fls. 20 a 22).

30. Cópia de documento sobre a categoria da aeronave e suas especificidades e de outros já relacionados (fl. 26 a 29).

31. e cópia de controle SIGAD (fls. 32 e 33).

32. (fls. 31 e 32).

33. Cópias de documentos já relacionados, Cópias de controle SIGEC, Notificação de Convalidação e Despacho de encaminhamento a ASJIN (fls. 36 a 39).

34. Constan no processo Termo de Encerramento de Trâmite Físico ASJIN (SEI nº 1101361) e Despacho de distribuição ao Membro Julgador (SEI nº 1156033).

35. **É o relato.**

PRELIMINARES

36. **Da Regularidade Processual**

37. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 16/11/2011 (fl. 17). Apresentou defesa em 01/12/2011 (fls. 18 a 19).

38. Em 07/07/2014 (fl. 23) a primeira instância convalidou o Auto de Infração, adequando a capitulação para o artigo 302, inciso II, alínea "n", do CBA c/c o item 91.207 do RBHA 91. O indigitado infrator foi devidamente notificado a respeito, em 05/09/2014 (fl. 30), da qual apresentou nova defesa em 15/09/2014 (fls. 24 e 25).

39. A primeira instância levou a cabo a análise da defesa e decidiu por, após análise de todo o processo, multar o interessado, em 22/12/2014 (fls. 33 e 35). O interessado, notificado da Decisão de primeira instância, em 20/03/2015 (fl. 40). Apresentou recurso, o autuado, em 06/04/2015 (fls. 41 a 43), o qual foi encaminhado a segunda instância.

40. Desta forma, 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.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

41. **Quanto à fundamentação da matéria - Operar aeronave sem ELT fora do raio permitido.**

42. Diante da infração tratada no processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'g' do inciso I do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986; posteriormente convalidada pela primeira instância para o artigo 302, inciso II, alínea "n" do CBA.

CBA

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

(...)

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronave:

(...)

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;

43. Conforme o Auto de Infração nº 04649/2011 (fl. 01), fundamentado no Relatório de Fiscalização nº 579/2011/GVAG-SP/SSO/UR/SP de 24/08/2011 (fl. 02) e na Nota Técnica nº 112/2010/GVAG-SP/SSO/UR/SP (fls. 07 a 09) o interessado, Sr. Paulo Maurício Balzi Chiaradia – CANAC 127714 - operou a aeronave PT-NTS, entre os aeroportos de São José dos Campos/SP e Parati/RJ, sem que a aeronave portasse ELT, descumprindo o que prevê o RBHA 91, em 91.207, e incorrendo no artigo 302, II, "n".

44. **91.207 - TRANSMISSORES 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.

(...)

(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; (grifo meu)

(...)

45. **Quanto às Alegações do Interessado**

46. Em suas alegações, conforme já explicitado no item Recurso do Interessado, não consegue, o indigitado, afastar a concretude do ato infracional, tão pouco sua culpabilidade, qual seja, que operou aeronave, sem ELT, fora do raio permitido. Tão pouco acosta aos autos qualquer documento ou registro que indique a possibilidade legal desse procedimento, ou excludente específico para a aeronave

envolvida.

47. É sempre bom frisar o que consta na Lei 9.784/199 a esse respeito:

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

48. As alegações em grau de defesa quanto recursal aludem à uma confusão, feita pelo piloto, para determinar qual a categoria da aeronave, o que o teria levado a cometer a infração. Esse arrazoado não pode prosperar, uma vez que as informações atinentes à aeronave constam nos registros da mesma junto a ANAC, não se podendo admitir desconhecimento ou inacessibilidade a essas informações.

49. Sobre a alegação equivocada no texto decisório da Primeira Instância, onde foram relacionadas velocidade de estol e distância percorrida; esse erro em nada impacta a decisão proferida ou descaracteriza o ato infracional, pois trata-se de mera confusão entre dados e informações.

50. Sobre o questionamento sobre a capitulação da infração, especificamente sobre o termo "indisciplina", cabe esclarecer que esse termo significa, dentre outras coisas, desobediência; que no caso em questão se deu aos regulamentos aeronáuticos.

51. Não pode esse servidor acatar a solicitação de tratamento isonômico, solicitado pelo atuado, considerando a aeronave em questão dentro dos requisitos previstos para aeronaves de categoria primária, pois essa questão é especificamente técnica e implica outras searas instauradas para isso. Não sendo esse o fórum oportuno tão pouco adequado para isso.

52. Sendo assim, uma vez que na comparação entra os textos de defesa e de recurso nenhum fato novo foi comprovado ou demonstrado, aquiesço na completude, com toda a fundamentação, desenvolvimento e conclusão daquele setor (primeira instância), respaldado pelo § 1º, do artigo 50 da Lei 9.784/1999,

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

(...)

§ 1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

53. Declaro concordar integralmente com aquela decisão, que assim proferiu na conclusão:

"Diante de tal informação do setor de Aeronavegabilidade pode-se verificar que a aeronave em questão deveria possuir o ELT para vôos acima de 93 km. Desta forma, restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao que estabelece o artigo 302, inciso II, alínea "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica. "

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

54. Verificada a regularidade da ação fiscal, temos o valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe no art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução nº 25/2008, determina em seu art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

55. A dosimetria deve ser aplicada conforme ditames do art. 22 da Resolução ANAC 25/2008:

Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;

III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.

§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.

56. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 (Código INR, letra n, da Tabela de Infrações do Anexo I - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTASE E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES) é a de aplicação de multa no valor de (conforme o caso):

- 57. R\$ 2000,00 (dois mil reais) no patamar mínimo;
- 58. R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) no patamar intermediário;
- 59. R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) no patamar máximo.

60. **ATENUANTES** - Diante de todo o exposto e, em consonância com o exposto na Decisão em primeira instância, vislumbra-se a possibilidade de aplicação de circunstância atenuante em observância ao § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25 pelo fato da inexistência de aplicação de penalidade, julgada em definitivo, no último ano anterior ao cometimento da infração e antes de proferida a decisão em primeira instância.

61. **AGRAVANTES** - Por sua vez, não se verifica a pertinência da aplicação da nenhuma circunstância agravante das dispostas no § 2º, do Artigo 22 da Resolução nº. 25/08, ao caso ora em análise, conforme explanado supra.

62. Nos casos em que **não há agravantes, e há atenuantes, deve ser aplicado o valor mínimo** da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008.

63. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:**

64. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa (alocada no patamar mínimo); aponto que, em observância a regularidade da norma vigente por ocasião do ato infracional, deve-se, dentro da margem prevista, de acordo com inciso II, item "n", da Tabela de Infrações do Anexo I, à Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores; e ainda, conforme se pode observar no Extrato do SIGEC (SEI nº 1228285) acostado aos autos, MANTER o valor da multa no seu patamar mínimo, R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

CONCLUSÃO

65. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de PAULO MAURÍCIO BALZI CHIARADIA, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
						artigo 302,	

60800.210304/2011-51	646126153	04649/2011	PAULO MAURÍCIO BALZI CHIARADIA)	12/08/2010	Operar aeronave sem ELT	inciso II, alínea "n", do Código Brasileiro de Aeronáutica. Lei n 7.565/1986 c/c a seção 91.207 do RBHA 91.	R\$ 2.000,00 (dois mil reais reais)
----------------------	-----------	------------	---------------------------------	------------	-------------------------	---	-------------------------------------

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

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

JOÃO CARLOS SARDINHA JUNIOR
1580657



Documento assinado eletronicamente por **JOAO CARLOS SARDINHA JUNIOR, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 13/11/2017, às 12:26, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **1228294** e o código CRC **45282FEC**.

Referência: Processo nº 60800.210304/2011-51

SEI nº 1228294