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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 109/2017

Brasília, 06 de outubro de 2017.

PROCESSO: 60800.039236/2011-11
INTERESSADO: MARCO ANTONIO PEREIRA DE LIMA

AI/NI: 00671/2011 **Data da Lavratura:** 01/03/2011

Crédito de Multa (nº SIGEC): 645.502/14-6

Infração: *Infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo - operação de aeronave por tripulação não devidamente habilitada.*

Enquadramento: Artigo 302, inciso II, alínea 'n' do CBA c/c seções 61.3(e) e 61.5(a) do RBHA61 e 91.5(d) e 91.102(c) do RBHA91.

Data: 11/01/2011 **Hora:** 12:45 **Local:** SDMC - Aeroporto de Maricá/RJ
Aeronave: PT-HGP

Proponente: Cássio Castro Dias da Silva – SIAPE 1467237 - Portaria ANAC nº 751/DIRP/2017.

1. MARCOS PROCESSUAIS E DEMAIS DOCUMENTOS CONSTANTES DOS AUTOS

- Data da Infração: **11/01/2011**
- **Auto de Infração [AI] n° 00671/2011 de 01/03/2011 (fls.01)**;
- Parecer Técnico nº 47/2011/GVAG/GGAG/SSO de 02/03/2011 (fls.02);
- Confirmação de Autenticidade de Certidão de Inteiro Teor da Aeronave, de 11/02/2011 (fls.03);
- Certidão de Inteiro Teor (fls.04/07);
- Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave – BROA, de 14/01/2011 (fls.08/09);
- Termo de Juntada (defesa) (fls.10);
- **Defesa do Interessado protocolada em 28/03/2011 (fls.11/15)**;
- Cópia dos Certificados de Matrícula e de Aeronavegabilidade da Aeronave PT-HFI (fls.16);
- Cópia de página, nº 084, do Diário de Bordo nº 014/PT-HFI/01 (fls.17);
- Cópias de informações SACI, do piloto Daniel Tavares de Arraes Alencar (CANAC – 130653) (fls.18);
- Impresso de e-mail enviado pelo Sr. Daniel ao interessado, em 07/01/2011 (fls.19);
- Cópia de informações SACI, do piloto Gilvani Koop Almeida (CANAC 949602) (fls.20);
- Cópia do Documento de Identidade do Interessado (fls.21);
- **AR de notificação do Auto de Infração, com recebimento em 16/03/2011 (fls.22);**

- Procuração outorgando Adriana Tamandaré Silva para representar o interessado junto a ANAC (fls.23);
- Certidão/Declaração de ciência (vistas/cópia), após solicitação do interessado, dos autos do processo, em 25/03/2013 (fls.24);
- Procuração outorgando Norberto de Assis Filho para representar o interessado junto a ANAC (fls.25);
- Cópia do comprovante de pagamento de GRU - ressarcimento de despesas com cópias (fls.26);
- Certidão/Declaração de ciência (vistas/cópia), após solicitação do interessado, dos autos do processo, em 11/04/2013 (fls.27);
- **Despacho de Convalidação nº 34/2014/ACPI/SSO/RJ de 17/01/2014 (fls.28);**
- Impresso de informações SACI da aeronave PT-HGP (fls.29);
- **Notificação de Convalidação nº 19/2014/ACPI/SPO/RJ recebida em 28/01/2014 (fls.30/31);**
- **Defesa após a Notificação de Convalidação, protocolada em 13/02/2014 (fls.32/36);**
- Procuração outorgando Renato Alves da Silva e outros, para representar o interessado junto a ANAC (fls.37);
- **Decisão de Primeira Instância, ACPI/SPO, exarada em 21/11/2014 (fls.38/40);**
- Impresso de informações SACI da aeronave PT-HGP (fls.41/42);
- Extrato SIGEC do interessado (fls.43);
- **Notificação da Decisão de Primeira Instância, recebida em 30/12/2014 (fls.44/63);**
- Despacho de encaminhamento ao Junta Recursal, em 22/12/2014 (fls.45);
- **Recurso do Interessado, protocolado/postado em 09/01/2015 (fls. 46/62);**
- Despacho de Tempestividade do Recurso (fls.64);
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico, assinado em 09/08/2017 (SEI nº 0943955);
- Despacho ASJIN distribuindo o processo para análise, de 14/08/2017 (SEI nº 0953952).

2. INTRODUÇÃO

2.1. Trata-se de recurso interposto por MARCO ANTONIO PEREIRA DE LIMA em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo nº 60800.039236/2011-11, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – SEI/ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 645.502/14-6 (Anexo SEI nº 1116087).

2.2. O Auto de Infração nº 00671/2011, que deu origem ao presente processo foi lavrado em 01/03/2011, capitulando a conduta do Interessado na alínea "d" do inciso II do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica, sendo posteriormente convalidado, pela ACPI/SPO, para Artigo 302, inciso II, alínea "n" do CBA, c/c 61.3 (e) e 61.5 (a) do RBHA 61 e 91.5 (d) e 91.102 (c) do RBHA 91. O Auto assim descreveu (fl. 01):

> *Data: 11/01/2011 Hora: 12:45 Local: SDMC - Aeroporto de Maricá/RJ*
>
> *Descrição da Ocorrência: Operação de aeronave com tripulação não devidamente habilitada*
>
> *Histórico: Aeronave PT-HGP foi acionada para realização de voo de manutenção. Logo após a decolagem, em voo pairado, a aeronave entrou em processo de ressonância com o solo, ocorrendo o descontrole da aeronave e provocando danos estruturais graves e ferindo gravemente os pilotos. O piloto Gilvani Kopp Almeida, CANAC 949602, estava com a habilitação do equipamento (H269) vencida desde 10/2008. O piloto Daniel Tavares de Arraes Alencar, CANAC 130653, não tinha habilitação para o equipamento. Ambos os pilotos tinham licença de PCH.*

2.3. A materialidade das infrações está caracterizada documentalmente nos autos:

I - Parecer Técnico nº 47/2011/GVAG/GGAG/SSO de 02/03/2011.

3. HISTÓRICO

3.1. **Da Fiscalização -** No Parecer Técnico Nº 47/2011/GVAG/GGAG/SSO, de 02/03/2011 (fl. 02), o INSPAC informa que, segundo o Boletim de Registro de Ocorrência Aeronáuticas – BROA nº 16/GGAP/2011 (fls. 08 e 09), os pilotos Gilvani Kopp Almeida – CANAC 949602 e Daniel Tavares de Arraes Alencar – CANAC 130653, realizavam um voo de manutenção da aeronave PT-HGP, de propriedade de Marco Antônio Pereira de Lima, quando logo após a decolagem, ainda em voo pairado, a aeronave entrou em processo de ressonância com o solo, ocorrendo o descontrole da aeronave, provocando danos estruturais e graves ferimentos aos pilotos.

3.2. Ambos os pilotos possuíam licença de Piloto Comercial de Helicóptero - PCH, porém nenhum dos dois possuía habilitação válida no equipamento em questão.

3.3. O sistema informatizado SACI apresenta que o operador da referida aeronave acidentada trata-se do Aeroclube Escola de Pilotagem de Maricá, todavia essa informação não pode ser considerada no presente processo, pois há uma cláusula no contrato de arrendamento daquela aeronave em que o prazo de contrato se inicia na data em que a aeronave receber a liberação para voo na categoria Privada Instrução – PRI, quando, só então, constará como operador o arrendatário (Aeroclube Escola de Pilotagem de Maricá) e como arrendador o Sr. Marco Antônio Pereira de Lima, tudo conforme as Certidões de Autenticidade e de Inteiro Teor (fls. 03 a 07).

3.4. Com base no exposto, foi lavrado o Auto de Infração nº 00671/2011 em 01/03/2011 do qual o interessado foi regularmente cientificado em 16/03/2011.

3.5. **Da Defesa Prévia -** o Autuado protocolou defesa em 28/03/2011 (fls. 11 a 15), anterior ao ato de convalidação, na qual afirmou que não operou, ordenou ou autorizou a operação da referida aeronave, fosse para fins de manutenção ou qualquer outra coisa. Afirma, e acosta cópia de e-mail (fl. 19), onde o piloto Daniel solicitou aeronave para uso pessoal. Consta no e-mail citado que o solicitante do empréstimo teria convidado um instrutor muito experiente, solicitando então a aeronave para três horas de voo.

3.6. Segue o interessado, em sua defesa, afirmando que não atendeu à solicitação de empréstimo feita pelo piloto Daniel, que por sua vez utilizou a aeronave PT-HGP, juntamente com o piloto Gilvan, o primeiro sem habilitação para o equipamento em questão e o segundo com a mesma vencida desde 10/2008. Prossegue negando ter dado qualquer tipo de orientação ou autorização para uso de qualquer uma de suas duas aeronaves e que o Sr. Daniel, por conta própria, usou a aeronave que viria a se envolver no acidente.

3.7. Por fim solicitou o cancelamento e arquivamento do Auto de Infração e que, caso esse pedido não fosse aceito, que as atenuantes cabíveis fossem consideradas.

3.8. **Da Convalidação** - Em 17/01/2014 a ACPI/SPO convalidou o Autode Infração. A data indicada como da ocorrência da infração diferia da registrada no BROA, então, suportado pelo art. 7º da Instrução Normativa nº 08/2008, o vício foi sanado *(Art. 7 Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação. § 1º Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros: (...)* ***VI – erro de digitação ao descrever o local, data ou hora da ocorrência do fato*** *(grifo meu)).*

3.9. A capitulação da infração foi convalidada para a alínea "n", inciso II do artigo 302 do *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 voo;),* referenciando ainda a legislação infração infralegal nos RBHA 61, em 61.3 "e" e 61.5 "a" e RBHA 91, em 91.5 "d" e 91.102 "c", tudo constante no Despacho de Convalidação.

3.10. Restando então corrigida a data da infração e convalidado com novo enquadramento o Auto de Infração, o interessado foi devidamente informado da convalidação, através da Notificação de Convalidação nº 19/2014/ACPI/SPO/RJ, em 28/01/2014, apresentando defesa em 13/02/2014 (fls. 32 a

36).

3.11. Em defesa o autuado reitera o que já havia alegado anteriormente, que em momento algum autorizou alguém a tripular sua aeronave e utilizá-la para voo no dia do acidente. Prossegue, em defesa, afirmando que a aeronave foi usada a sua revelia, causando-lhe enorme prejuízo; que o aeroclube onde o interessado confiou a guarda da aeronave foi omisso ao permitir que pessoas não capacitadas e habilitadas utilizassem aquele helicóptero, sem a devida autorização do proprietário. Ratifica os termos de defesa já apresentados e confia na insubsistência do Auto de Infração.

3.12. **Da Decisão de Primeira Instância -** A decisão foi proferida em 21/11/2014 após análise dos argumentos de defesa, os quais foram devidamente afastados, esclarecendo a ACPI/SPO em seu Parecer Decisório que concluindo que as explicações apresentadas não alcançaram o condão de desqualificar a infração, nem tão pouco de afastar a responsabilidade do autuado.

3.13. Assim, em conformidade com os documentos acostados pela fiscalização, 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.

3.14. Ante o exposto, o setor competente, em decisão motivada, confirmou o ato infracional e aplicou multa no valor de R$ 2.000,00 (dois mil reais), como sanção administrativa, conforme Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008, consideradas a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III do artigo 22 da referida resolução, conforme consulta ao SIGEC, e ausência de circunstâncias agravantes.

3.15. **Do Recurso -** Tendo sido regularmente notificado da decisão de primeira instância em 30/12/2014, o interessado apresentou o seu tempestivo Recurso em 09/01/2015, conforme Despacho à folha 64, no qual alega:

> I - Que a imputação do fato infracional ao interessado foi equivocada, baseada apenas na condição de ser aquele proprietário da aeronave envolvida no acidente.
>
> II - Que do Art. 123 do CBA, nos incisos II e IV, deve-se inferir que, como operador ou explorador da aeronave são o proprietário ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos e ainda o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação, não pode o interessado constar nesse rol.
>
> III - Que o real operador da aeronave envolvida no acidente é o Aeroclube de Maricá e não o proprietário, referenciando o Registro Aeronáutico Brasileiro – RAB.

3.16. Por fim, requer que seja declarado nulo o Auto de Infração.

3.17. **É o relato.**

4. PRELIMINARES

4.1. Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, recebendo-o em efeito suspensivo (art. 16 da Resolução ANAC nº 25/2008).

4.2. **Da Regularidade Processual -** Considerando os documentos grafados em negrito no item 1 do relatório (MARCOS PROCESSUAIS E DEMAIS DOCUMENTOS CONSTANTES DOS AUTOS), acuso regularidade processual nos presentes autos visto que preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial a ampla defesa e o contraditório.

4.3. Assim, julgo o processo apto à decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

5. FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO

INTERESSADO

5.1. **Da materialidade infracional -** ***Infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo, ao permitir operação de aeronave, própria ou operada/explorada, por tripulação não devidamente habilitada -*** A autuação foi realizada com base no Parecer Técnico nº 47/2011/GVAG/GGAG/SSO de 02/03/2011 (fls.02) suportado pelo Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave – BROA, de 14/01/2011 (fls.08/09), além de toda a documentação acostada ao processo. A infração foi capitulada, após o ato de convalidação, no artigo 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565/1986 que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), e estabelece:

> ***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;***
>
> *(sem grifo no original)*

5.2. O interessado foi autuado por ser o operador da aeronave PT-HGP, acidentada em 11/01/2011, com dois tripulantes a bordo que não estavam devidamente habilitados; um sem habilitação para o tipo de equipamento e o outro com a mesma vencida, a saber os senhores Daniel Tavares de Arraes Alencar (CANAC 130653) e Gilvani Kopp Almeida (CANAC 949602), respectivamente.

5.3. A matéria encontra-se disciplinada no item 61.3, letra "e" do RBHA 61:

> *61.3 – DEFINIÇÕES*
>
> *Para os propósitos deste regulamento, além das definições aplicáveis contidas na subparte C do RBHA 10, os termos e expressões apresentados a seguir têm os seguintes significados:*
>
> *(...)*
>
> *(e) – "Comandante" ou "piloto em comando" é o membro da tripulação* ***designado pelo proprietário ou explorador da aeronave como seu preposto durante todo o voo****. Ele deve ser habilitado sem restrições para a aeronave e a operação a ser conduzida, sendo responsável pela segurança da operação, da aeronave e das pessoas a bordo (grifo meu).*

5.4. Em 61.5, letra "a" do mesmo RBHA 61:

> *61.5 – CONDIÇÕES RELATIVAS À UTILIZAÇÃO DE LICENÇAS, HABILITAÇÕES E AUTORIZAÇÕES.*
>
> *(a) – Licença de piloto. Ninguém pode atuar como piloto em comendo ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja detentor de uma licença de piloto expedida em conformidade com este regulamento, na graduação apropriada à função que desempenha a bordo.*

5.5. Em 91.102, letra "c" do RBHA 91:

> *91.102 – REGRAS GERAIS*
>
> *(...)*
>
> *(c) – Nenhuma pessoa pode dar partida no(s) motor(es) de uma aeronave ou taxiar um avião, a menos que essa pessoa seja um piloto habilitado na aeronave ou seja* ***uma pessoa adequadamente treinada e autorizada pelo operador da mesma.*** *(grifo meu).*

5.6. Somam-se a esses os artigos 123 e 165 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, a saber:

> *Art. 123 – Considera-se operador ou explorador de aeronave:*
>
> *(...)*
>
> *II – O proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou través de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados.*

(...)

Art. 165 – Toda aeronave terá a bordo um Comandante, membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem.

5.7. Desta forma, ao se relacionar a ocorrência descrita pelo agente fiscal com o que determinam os dispositivos descritos acima, configura-se o ato infracional, ficando assim o interessado sujeito a aplicação de sanção administrativa nos termos da legislação em vigor.

5.8. De todo o exposto e de acordo com a Lei, não resta dúvida sobre a responsabilidade do Sr. Marco Antônio Pereira de Lima, como coparticipe no Ato Infracional, sendo correto e pertinente o Auto de Infração a ele imputado bem como a Decisão proferida pela ACPI/SPO.

5.9. **Das razões recursais -** O interessado alega que a condição de proprietário da aeronave não é suficiente para imputar-lhe o Auto de Infração, enquadrando-o como operador da mesma. Todavia não há como fugir a essa condição de responsabilidade, senão vejamos:

5.10. A Lei 7.565/86 assim versa no Capítulo III, seção II – Da Exploração e do Explorador de Aeronave:

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1° O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2° Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

5.11. O artigo 124 é claro quanto a exclusão de responsabilidade do proprietário, decorrente da operação/exploração da aeronave, quando o nome de explorador diferente estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

5.12. Todavia essa condição não alcança ou auxilia o interessado uma vez que está registrado no RAB o contrato de arrendamento, da aeronave PT-HGP, entre o arrendatário Aeroclube Escola de Pilotagem de Maricá e o arrendador Sr. Marco Antônio Pereira de Lima, e consta explicitamente no mesmo que sua validade só começaria a vigorar quando a aeronave recebesse a identificação de categoria PRI (privada instrução) (fls.07).

5.13. Logo, a condição de explorador e consequentemente responsável pela infração não pode atingir o indigitado Aeroclube de Maricá, já que na ocasião do acidente, a aeronave PT-HGP ainda não constava como PRI no sistema informatizado da ANAC (SACI) (fls.29).

5.14. Ainda do CBA, no Capítulo IV, seção II - Do Arrendamento, temos:

Art. 127. Dá-se o arrendamento quando uma das partes se obriga a ceder à outra, por tempo determinado, o uso e gozo de aeronave ou de seus motores, mediante certa retribuição.

Art. 128. O contrato deverá ser feito por instrumento público ou particular, com a assinatura de duas testemunhas, e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.

5.15. Os artigos supramencionados fazem luz sobre a obrigatoriedade de existência de contrato, inscrito no RAB, quando do arrendamento de aeronave; e havendo contrato a que haver conteúdo e cláusulas a serem observadas.

5.16. Então, dos documentos acostados ao presente processo e da legislação em vigor, não resta dúvida que o operador da aeronave PT-HGP, e também proprietário, quando do ato infracional, era o Sr. Marco de Antônio Pereira de Lima. Não trouxe o interessado aos autos, em seu recurso, fato ou documento novo que novo que suscitasse novo entendimento sobre essa questão.

5.17. Na continuação de seu recurso o interessado apenas segue recusando a responsabilidade de operador da aeronave, reiterando que não autorizou que a mesma fosse usada pelos pilotos envolvidos e, por último, imputa a responsabilidade ao Aeroclube de Maricá, alegando o contrato firmado com aquele.

5.18. Não existe no processo nenhuma informação ou documento que esclareça se o Sr. Marco autorizou, ou não, o uso de sua aeronave, mediante a solicitação do Sr. Daniel. Sequer se pode apontar qual aeronave foi solicitada. Não fosse o Sr. Marco o proprietário e operador daquela, por qual razão a ele seria encaminhado o e-mail solicitando uma aeronave?

5.19. A lei prevê e define as figuras do proprietário e do operador justamente para que respondam afastadamente ou solidariamente, dentre outros, nos casos de incidente e acidente, assim não fosse restaria um vazio impossível de ser alcançado pela lei, a não ser nos casos de roubo ou furto, as responsabilidades não poderiam ser apuradas, ou seriam de maneira incompleta.

5.20. Se o Sr. Marco Antônio não consegue provar que sua aeronave foi acessada e usada sem a sua autorização, por pilotos não aptos a operá-las, deve ele então buscar, nas searas pertinentes, que seus prejudicadores respondam pelos próprios atos. Cabe a essa ASJIN a análise dos fatos, comprovados pelos documentos acostados ao processo e com estrita observância da legislação em vigor.

5.21. Ademais, a Lei n° 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

> *Lei n° 9.784/99*
>
> *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.*

5.22. Diante do exposto, verifica-se que as alegações do interessado não podem servir para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

6.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, resta necessário verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

6.2. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe em seu artigo 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução nº 25/2008, determina em seu artigo 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

6.3. 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 (item "n" da Tabela de Infrações II, do Anexo I, à Resolução ANAC nº 25/2008, e alterações posteriores), relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R$ 2.000,00 (dois mil reais) no patamar mínimo, R$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) no patamar médio e R$ 5.000,00 (cinco mil reais) no patamar máximo.

6.4. A dosimetria deve ser aplicada conforme ditames do artigo 22 da Resolução ANAC 25/2008, que traz:

> *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.

6.5. Quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso, ou quando estas se compensem, deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela.

7. DA APLICAÇÃO DA DOSIMETRIA AO CASO CONCRETO

7.1. **ATENUANTES** - No caso em tela, verifica-se, que em decisão de primeira instância, considerou-se a circunstância atenuante prevista no art. 22, §1º, inciso III, da Resolução ANAC nº 25/2008, conforme consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC.

7.2. **AGRAVANTES** - Por outro lado, não se verifica a pertinência da aplicação de nenhuma circunstância agravante entre as dispostas no §2º, do Artigo 22 da Resolução nº. 25/08, ao caso ora em análise.

7.3. 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.

7.4. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**: Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, temos que apontar a sua regularidade quanto à norma vigente por ocasião do ato infracional, estando, assim, dentro da margem prevista de acordo com a Tabela de Infrações do Anexo I, à Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores; e, quanto à dosimetria, adequadamente aplicada, quando do momento da referida Decisão.

7.5. Desse modo, entendo que cabe a **MANUTENÇÃO** do valor da multa em seu patamar mínimo, **R$ 2.000,00** (**dois mil reais**).

8. CONCLUSÃO

8.1. Pelo exposto, sugiro que seja **NEGADO PROVIMENTO** ao recurso, com a consequente **MANUTENÇÃO** da sanção aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa de **MULTA** ao Sr. MARCO ANTONIO PEREIRA DE LIMA, CPF 003.091.977-08, no valor de **R$ 2.000,00** (dois mil reais) por infringir normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo, ao permitir operação de aeronave, própria ou operada/explorada, por tripulação não devidamente habilitada, conforme capitulado no artigo 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com as seções 61.3 (e) e 61.5 (a) do RBHA 61 e 91.5 (d) e 91.102 (c) do RBHA 91, tornando definitivo o Crédito de Multa nº 645.502/14-6 referente ao Processo nº 60800.039236/2011-11.

É a Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

CÁSSIO CASTRO DIAS DA SILVA

Técnico em Regulação de Aviação Civil

DESPACHO

Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo interessado, Sr. **MARCO ANTONIO PEREIRA DE LIMA**, CPF 003.091.977-08, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 21/11/2014, que aplicou multa em seu patamar mínimo no valor de R$ 2.000,00 (dois mil reais) pela pratica da infração descrita no AI nº 00671/2011, capitulada no artigo 302, II, alínea "n", do CBAer - infringir normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo, ao permitir operação de aeronave, própria ou operada/explorada, por tripulação não devidamente habilitada.

Por celeridade processual, com fundamento no artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos trazidos na Proposta de Decisão acima 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.

DECISÃO:

Adoto a integralidade das manifestações consignadas na presente Proposta de Decisão e **DECIDO** monocraticamente o feito, com fundamento no artigo 17-B, inciso I, da Resolução 25/2008, por **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso e pela **MANUTENÇÃO** da aplicação da sanção de **MULTA** no valor de **R$ 2.000,00** (dois mil reais) ao Sr. **MARCO ANTONIO PEREIRA DE LIMA**, CPF 003.091.977-08, pela prática da infração descrita no AI/NI: 00671/2011 e capitulada no art. 302, inciso II, alínea "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), objeto do Processo nº 00065.039236/2011-11 e referente ao Crédito de Multa (nº SIGEC): 645.502/14-6.

Encaminho o processo a Secretaria da ASJIN para que proceda a NOTIFICAÇÃO do Recorrente nos termos de praxe.

Publique-se.

Vera Lucia Rodrigues Espindula

SIAPE 2104750

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro

Documento assinado eletronicamente por **CASSIO CASTRO DIAS DA SILVA**, **Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 09/10/2017, às 09:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula**, **Presidente de Turma**, em 09/10/2017, às 17:19, 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 **1131369** e o código CRC **2A067094**.

Referência: Processo nº 60800.039236/2011-11 SEI nº 1131369