



PARECER Nº 1534/2018/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.102026/2013-60
INTERESSADO: FLY COMPANY ESCOLA DE AVIAÇÃO

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Tabela 1 - Marcos Processuais

Processo	Auto de Infração	Crédito de Multa	Data da ocorrência	Linha	Folha	Diário de Bordo
00065.102026/2013-60	09092/2013/SSO	656424160	04/07/2012	4 ^a	28	004/PT-AVD/2012
00065.102001/2013-66	09093/2013/SSO	656425169	04/07/2012	5 ^a	28	004/PT-AVD/2012
00065.102061/2013-89	09094/2013/SSO	656426167	05/07/2012	6 ^a	28	004/PT-AVD/2012
00065.101972/2013-99	09095/2013/SSO	656428163	11/07/2012	1 ^a	32	004/PT-AVD/2012
00065.101967/2013-86	09096/2013/SSO	656429161	11/07/2012	2 ^a	32	004/PT-AVD/2012
00065.101942/2013-82	09097/2013/SSO	656430165	27/07/2012	1 ^a	41	004/PT-AVD/2012
00065.101939/2013-69	09098/2013/SSO	656432161	10/08/2012	5 ^a	51	004/PT-AVD/2012
00065.101937/2013-70	09099/2013/SSO	656433160	11/08/2012	6 ^a	51	004/PT-AVD/2012
00065.101934/2013-36	09100/2013/SSO	656434168	11/08/2012	7 ^a	51	004/PT-AVD/2012
00065.101931/2013-01	09101/2013/SSO	656436164	13/08/2012	4 ^a	03	005/PT-AVD/2012
00065.101926/2013-90	09102/2013/SSO	656438160	13/08/2012	5 ^a	03	005/PT-AVD/2012
00065.101924/2013-09	09103/2013/SSO	656439169	30/08/2012	5 ^a	14	005/PT-AVD/2012
00065.101920/2013-12	09104/2013/SSO	656440162	30/08/2012	6 ^a	14	005/PT-AVD/2012
00065.101915/2013-18	09195/2013/SSO	656441160	30/08/2012	7 ^a	14	005/PT-AVD/2012
00065.101904/2013-20	09196/2013/SSO	656442169	31/08/2012	7 ^a	15	005/PT-AVD/2012

Infração: *condução de voo noturno com aeronave "VFR DIURNO"*

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 91.205(c) do RBHA 91

Aeronave: PT-AVD

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recursos interpostos por FLY COMPANY ESCOLA DE AVIAÇÃO LTDA - ME em face de decisão proferida nos Processos Administrativos listados na Tabela 1, originados dos Autos de Infração também listados na Tabela 1, que capitularam a conduta do interessado na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 91.507 do RBHA 91, descrevendo o seguinte:

Descrição da ocorrência: CONDUÇÃO DE VOO NOTURNO COM AERONAVE "VFR DIURNO"
HISTÓRICO: DURANTE AUDITORIA NA FLY COMPANY ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA - ME (CNPJ 03.334.993/0001-26), REALIZADA EM 11/12/2012 E REGISTRADA ATRAVÉS DO RVSO Nº 13971/2012 (PROTOCOLO Nº 00065.068745/2013-44), VERIFICOU-SE QUE O PILOTO CONDUZIU INSTRUÇÃO DE VOO NOTURNO NA AERONAVE MATRÍCULA PT-AVD EM [VIDE TABELA 1], CONFORME A [VIDE TABELA 1] LINHA, DA FOLHA Nº [VIDE TABELA 1] DO DIÁRIO DE BORDO Nº [VIDE TABELA 1].
CONSIDERANDO-SE QUE A AERONAVE MATRÍCULA PT-AVD É AUTORIZADA PARA VOOS DO TIPO VFR DIURNO, CONCLUIU-SE QUE A FLY COMPANY ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA - ME NÃO OBSERVOU A NORMA DESCRITA NO PARÁGRAFO

2. À fl. 02 de cada processo, Relatórios de Fiscalização apresentam as mesmas informações descritas nos autos de infração.

3. Entre as fls. 03 e 10 cada processo, constam cópias do Relatório de Vigilância da Segurança Operacional - RVSO nº 13971/2012, cópia das folhas dos Diários de Bordo dispostas na Tabela 1 referentes a cada processo, cópia da Ficha de Instrumentos e Equipamentos de Voo da aeronave PT-AVD e cópia da tela de aeronavegabilidade da aeronave PT-AVD no sistema SACI.

4. Notificado dos autos de infração em 29/08/2013, conforme Aviso de Recebimento à fl. 11 de cada processo, o Interessado apresentou defesas para todos os autos de infração em 19/09/2013 (fls. 12/29 do processo 00065.102026/2013-60 e fls. 12/28 dos demais processos). Nos documentos, confirma a realização dos voos conforme noticiado nos autos de infração e alega que os mesmos foram realizados na ATZ Campo Grande, controlados pela Torre e/ou APP, afastando-se da pista conforme determinação do controle do tráfego aéreo, permanecendo a maior parte do voo na vertical do aeroporto. Dispõe que cumpriu todas as exigências para a realização dos voos e que os planos de voo foram apresentados na sala AIS de SBCG, aduzindo que os mesmos foram checados pelo sistema DCERTA sem a identificação de qualquer irregularidade, afirmando ainda que estavam de acordo com o que preconiza a ICA 100-12/2009. Acredita que a própria ANAC é a fonte dos dados checados no sistema DCERTA e apresenta em anexo simulações realizadas no sistema com três pilotos, a fim de corroborar seu entendimento de que não houve qualquer irregularidade, uma vez que os Planos de Voo foram aprovados. Por fim, requer a revogação dos autos de infração, *"uma vez que ficou provado que a Fly Company Escola de Aviação Civil LTDA-ME realizou o voo devidamente autorizado para tal, cumprindo com as normas e regulamentos exigidos, pois caso contrário, o voo realizado não teria sido aceito na Sala AIS e não autorizado, sequer seu acionamento quando na chamada inicial, pela Torre de Controle"*.

5. A defesa ainda anexa os seguintes documentos:

5.1. cópia da Resolução nº 151/2010, que instituiu o Sistema Decolgaem Certa - DCERTA;

5.2. cópia da Resolução nº 165/2010, que alterou a Resolução nº 151/2010;

5.3. cópia de tela da *Home Page* da ANAC com *link* para o simulador DCERTA;

5.4. cópia de página da ICA 100-12/2009;

5.5. cópia de página da AIP BRASIL ENR 1.2-1;

6. Em 19/07/2016, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008, e sem agravantes, de quinze multas no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), totalizando o valor de R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais) – fls. 31/34 do processo 00065.102026/2013-60.

7. Embora não conste nos autos comprovação de que o interessado tomou ciência da decisão de primeira instância, o mesmo apresentou recursos a esta Agência em 11/08/2016. Nos documentos, alega:

7.1. Preliminarmente, do princípio do "non bis in idem": dispõe o recorrente que foi penalizado quinze vezes pela prática de uma mesma conduta e entende que *"é clarividente a penalização de forma desarrazoada e desproporcional do recorrente, na medida em que não se pode penalizar alguém pelo mesmo fato duas vezes, devendo neste caso ser aplicado o princípio non bis in idem, que no direito administrativo resulta do princípio da proporcionalidade, vedando acumulação de sanções"*. Cita ainda julgado da antiga Junta Recursal a fim de corroborar seus argumentos e requer que todas as multas sejam anuladas.

7.2. Preliminarmente, da não infringência da norma capitulada nos autos de infração: dispõe o recorrente que o item 91.507 do RBHA 91, utilizado na capitulação dos autos de infração, não é aplicável ao caso em tela, tendo em vista que está disposto na subparte F do RBHA 91, aplicável à "GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA", entendendo assim que os autos de infração foram capitulados de forma incorreta e sem qualquer subsunção dos fatos à norma, *"afrentando claramente os princípios da legalidade e da tipicidade"*. Considera

que a "decisão de aplicação de multa para as 15 autuações não merece prosperar, por clara afronta aos princípios basilares do Direito pátrio, sendo eles o da legalidade, tipicidade e motivação do fato".

7.3. No mérito, da intenção dos voos noturnos realizados: o recorrente ressalta trecho do item 61.81(a) do RBAC 61 e com base no mesmo dispõe que "as 03 (três) horas de voo realizadas durante tais voos noturno, foram inteiramente dentro de ATZ, pois do contrário não seria possível cumprir com os requisitos de pouso e decolagem". Adiciona que "o circuito de tráfego do aeródromo só é possível de se cumprir em condições meteorológicas de voo visual, com total referência externa, pois a aeronave deve cumprir um perfil "imaginário" de posições predefinidas neste circuito, sempre tomando como referência a pista do aeródromo. Ou seja, o piloto e o aluno utilizam-se de referências visuais externas para o controle do avião e, caso as condições se deterioreem, o pouso é mandatário". Conclui dispondo que "deste modo, não há porque prosseguir para uma alternativa distante neste caso específico, aí sim, obrigando-se a se utilizar de um horizonte artificial para orientar-se em relação à atitude de voo da aeronave, pois sabe-se que não haverá tanta disponibilidade de referências externas para orientação da tripulação".

7.4. No mérito, da controvérsia da ANAC quanto aos voos VFR noturnos realizados dentro da ATZ/CTR ou TMA: cita trechos da ICA 100-12 e dispõe entender que existiria controvérsia na legislação vigente à época, apresentando seus argumentos.

7.5. No mérito, da segurança operacional: afirma o recorrente que "se a questão envolvida é a Segurança Operacional e/ou Segurança de Voo, conforme é arguido, deve-se consignar que o horizonte artificial não deveria ser o único instrumento necessário", ao que apresenta trechos de ICA que considera que atentam contra a segurança de voo e da operação da aeronave, entendendo não haver justo motivo que justifique a infração imputada, requerendo o arquivamento dos processos.

7.6. Da aplicação dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade: requer o interessado a aplicação dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, pleiteando que não lhe seja imposta qualquer multa.

8. Por fim, requer o acolhimento das preliminares, anulando-se os quinze autos de infração, por não conterem elementos que justifiquem sua lavratura, ou que os recursos sejam acolhidos no mérito, a fim de anular-se os autos de infração, por não haver a devida subsunção dos fatos à norma tida como infringida.

9. Em 16/05/2018, Despacho SEI 1823528 registra a apensação ao presente processo dos quatorze demais processos listados na Tabela 1, por compartilharem do mesmo contexto probatório.

10. Em 22/01/2018, Despacho SEI 1823563 atesta a impossibilidade de aferição da tempestividade dos recursos, devido a não existência nos autos de documento apto a atestar a notificação do interessado quanto à decisão de primeira instância e conhece dos recursos, pois preenchidas as demais condições de admissibilidade.

11. Em 24/05/2018, lavrado Despacho de distribuição para deliberação (SEI 1850515).

12. É o relatório.

PRELIMINARES

13. ***Da data da infração***

14. Observa-se que consta no campo histórico do Auto de Infração nº 09094/2013/SSO que a infração teria ocorrido no dia 04/07/2012, no entanto verifica-se na página do Diário de Bordo referenciada que a infração teria ocorrido em 05/07/2012.

15. Sendo assim, aponto que o fato tido como infracional ocorreu de fato em 05/07/2012, o que, no caso em tela, suporta ato de convalidação, tendo em vista o disposto no inciso VI do §1º do artigo 7º da IN nº. 08/2008, conforme abaixo disposto *in verbis*:

IN 08/2008

Art. 7º 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.

(...)

16. Sendo assim, sugiro a convalidação do Auto de Infração, a fim de fazer constar no campo histórico que a ocorrência se deu em 05/07/2012.

17. Ainda, registre-se que todos os autos de infração apresentam em seu cabeçalho a data e a hora de constatação das infrações no entanto o campo histórico especifica de forma correta a data das ocorrências e aponta corretamente onde estão registrados os voos, não trazendo portanto qualquer prejuízo ao Interessado.

18. **Regularidade processual**

19. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 29/08/2013 (fl. 11 de cada processo), tendo apresentado peças de defesa em 19/09/2013 (fls. 12/28 de cada processo e fls. 12/29 do processo 00065.102026/2013-60). Ressalta-se que não consta nos autos dos processos confirmação do recebimento da notificação da decisão de primeira instância pelo recorrente, no entanto a interposição de Recursos em 11/08/2016 será considerada suficiente para provar o comparecimento do interessado no processo, conforme prevê o art. 26, §5º da Lei 9.784 de 29/01/1999, *in verbis*:

Art. 26. O órgão competente perante o qual tramita o processo administrativo determinará a intimação do interessado para ciência de decisão ou a efetivação de diligências.

(...)

§ 5o As intimações serão nulas quando feitas sem observância das prescrições legais, mas o comparecimento do administrado supre sua falta ou irregularidade.

20. Sendo assim, 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.

MÉRITO

21. **Fundamentação da matéria: condução de voo noturno com aeronave "VFR DIURNO"**

22. Diante dos atos infracionais em tela, os autos de infração foram capitulados na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, c/c item 91.507 do RBHA 91.

23. A alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA dispõe:

CBA

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;

(...)

24. O RBHA 91 dispõe as "REGRAS GERAIS DE OPERAÇÃO PARA AERONAVES CIVIS", e apresenta a seguinte redação em seu item 91.507:

91.507 - REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS. OPERAÇÕES VFR NOTURNAS

Nenhuma pessoa pode operar um avião em vôo VFR noturno, a menos que o avião esteja equipado com os instrumentos e equipamentos requeridos para operação conforme 91.205(c) e com um farol de pouso para operações noturnas. Cada instrumento requerido e cada item de equipamento deve estar em condições de operação.

25. Cabe observar que, conforme já alegado em recurso, o item 91.507 está na subparte F do RBHA 91, que apresenta a seguinte descrição e a seguinte aplicabilidade em seu item 91.501:

SUBPARTE F - GRANDES AVIÕES E AVIÕES MULTIMOTORES COM MOTORES A TURBINA

91.501 - APLICABILIDADE

(a) Esta subparte estabelece regras operacionais, adicionais às demais regras das outras subpartes deste regulamento, **governando a operação de grandes aviões civis e de aviões civis multimotores, com motores a reação, registrados no Brasil**. As regras operacionais desta subparte não se aplicam a aviões que sejam requeridos operar conforme os RBHA 121, 129, 135 e 137. A seção 91.409 estabelece um programa de inspeção para grandes aviões e aviões multimotores com motores a turbina, civis e registrados no Brasil, quando operando segundo os RBHA 129 ou 137 ou segundo este regulamento.

(...)

(grifos nossos)

26. Da análise desta subparte, verifica-se que a mesma não é aplicável ao caso em tela, devendo ser afastada. Apesar disso, verifica-se que o item 91.205(c), citado na decisão de primeira instância, aplica-se perfeitamente ao caso. Este item dispõe os equipamentos e instrumentos requerido para se voar VFR durante a noite, conforme disposto abaixo, *in verbis*:

[91.205 – REQUISITOS DE INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS. AERONAVE CIVIL MOTORIZADA DETENTORA DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PADRÃO]

[(a) Geral. Exceto como previsto nos parágrafos (c)(4) e (e) desta seção, **nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil motorizada detentora de certificado de aeronavegabilidade padrão, em qualquer das operações descritas nos parágrafos (b) até (g) desta seção, a menos que essa aeronave contenha os equipamentos e instrumentos requeridos pelos mesmos parágrafos (ou equivalentes aprovados pela ANAC) para aquele tipo de operação e que esses equipamentos e instrumentos estejam em condições operáveis.**]

(...)

(c) Vôo VFR noturno. Para voar VFR durante a noite, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:

(1) instrumentos e equipamentos requeridos pelo parágrafo (b) desta seção sendo todos os instrumentos adequadamente iluminados;

(2) um indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial);

(3) luzes de navegação aprovadas;

(4) um sistema aprovado de luz anticolisão vermelha ou branca, em todos os aviões registrados no Brasil. Sistemas de luzes anticolisão instalados inicialmente antes de 11 de agosto de 1971, em uma aeronave para a qual o certificado de homologação de tipo foi emitido ou requerido antes da mesma data, devem atender pelo menos aos padrões para luzes anticolisão estabelecidos pelos RBHA 23, 25, 27 ou 29, como aplicável, que estavam em vigor em 10 de agosto de 1971, exceto que as luzes podem ser de cor branca aviação ou vermelha aviação. No evento de falha de qualquer luz do sistema de luzes anticolisão, a operação da aeronave pode ser continuada até o local onde reparo ou substituição possa ser executado;

(5) um farol de pouso;

(6) uma fonte de energia elétrica adequada para alimentar todo equipamento elétrico e rádios instalados;

(7) um conjunto de fusíveis de reserva ou três fusíveis de reposição para cada tipo requerido, colocados em local acessível em vôo pelo piloto;

(8) uma lanterna elétrica portátil; e

(9) [Pelo menos um equipamento de rádio-navegação apropriado a cada estação de solo a ser utilizada, quando voando em área controlada]

(...)

27. Assim, observa-se que embora o item 91.501 do RBHA 91 não seja aplicável ao caso em tela, o item 91.205(c) se aplica e enquadra de forma adequada as condutas do Interessado. Ressalta-se que os autos de infração, embora apontem para o item 91.507 do RBHA 91, descrevem perfeitamente o que foi constatado pela fiscalização desta Agência: FLY COMPANY ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA conduziu por quinze vezes instrução de voo noturno com a aeronave PT-AVD sem que a mesma estivesse autorizada para tal.

28. Entende-se que existe congruência entre a matéria objeto dos Autos de Infração e a decisão de primeira instância administrativa, que decide corretamente os fatos. No entanto, conforme apontado acima, o enquadramento mais adequado está na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 91.205(c) do RBHA 91, o que torna necessária a convalidação do enquadramento dos Autos de Infração.

29. Diante do exposto, aponto que, no caso em tela, a ocorrência tida como infracional nos Autos de Infração nº 09092/2013/SSO, 09093/2013/SSO, 09094/2013/SSO, 09095/2013/SSO, 09096/2013/SSO, 09097/2013/SSO, 09098/2013/SSO, 09099/2013/SSO, 09100/2013/SSO, 09101/2013/SSO, 09102/2013/SSO, 09103/2013/SSO, 09104/2013/SSO, 09195/2013/SSO e 09196/2013/SSO suportam ato de convalidação, tendo em vista o disposto no inciso I do §1º e no §2º do

art. 7º da Instrução Normativa Anac nº 08, de 2008, que dispõe *in verbis*:

IN Anac nº 08, de 2008

Art. 7º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.

§1º Para efeito do *caput*, são considerados vícios formais, dentre outros:

I - omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;

(...)

§2º Nas hipóteses do §1º, inciso I, deste artigo, será concedido prazo de 5 (cinco) dias para a manifestação do interessado.

(...)

30. Sendo assim, verifica-se a necessidade de notificar o Interessado e conceder o prazo de 5 (cinco) dias para a sua manifestação, cumprindo o disposto no §2º do art. 7º da IN Anac nº 08, de 2008.

31. Desta forma, deixo de analisar o mérito para sugerir a proposta de decisão.

CONCLUSÃO

32. Pelo exposto acima, sugiro **CONVALIDAR O ENQUADRAMENTO DOS AUTOS DE INFRAÇÃO** nº 09092/2013/SSO, 09093/2013/SSO, 09094/2013/SSO, 09095/2013/SSO, 09096/2013/SSO, 09097/2013/SSO, 09098/2013/SSO, 09099/2013/SSO, 09100/2013/SSO, 09101/2013/SSO, 09102/2013/SSO, 09103/2013/SSO, 09104/2013/SSO, 09195/2013/SSO e 09196/2013/SSO para a alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 91.205(c) do RBHA 91, notificando o Interessado para que, querendo, se manifeste no prazo de 5 (cinco) dias.

33. Sugiro ainda que, conforme disposto nas preliminares deste Parecer, se convalide o Auto de Infração nº 09094/2013/SSO, a fim de fazer constar no campo histórico que a ocorrência se deu em 05/07/2012.

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

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

HENRIQUE HIEBERT
SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/08/2018, às 16:35, 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 **2074635** e o código CRC **6D4414CD**.



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1664/2018

PROCESSO Nº 00065.102026/2013-60

INTERESSADO: FLY COMPANY ESCOLA DE AVIAÇÃO

Brasília, 1º de agosto de 2018.

Tabela 1 - Processos, Autos de Infração e Créditos de Multa

Processo	Auto de Infração	Crédito de Multa
00065.102026/2013-60	09092/2013/SSO	656424160
00065.102001/2013-66	09093/2013/SSO	656425169
00065.102061/2013-89	09094/2013/SSO	656426167
00065.101972/2013-99	09095/2013/SSO	656428163
00065.101967/2013-86	09096/2013/SSO	656429161
00065.101942/2013-82	09097/2013/SSO	656430165
00065.101939/2013-69	09098/2013/SSO	656432161
00065.101937/2013-70	09099/2013/SSO	656433160
00065.101934/2013-36	09100/2013/SSO	656434168
00065.101931/2013-01	09101/2013/SSO	656436164
00065.101926/2013-90	09102/2013/SSO	656438160
00065.101924/2013-09	09103/2013/SSO	656439169
00065.101920/2013-12	09104/2013/SSO	656440162
00065.101915/2013-18	09195/2013/SSO	656441160
00065.101904/2013-20	09196/2013/SSO	656442169

1. Trata-se de Recursos Administrativo interpostos por FLY COMPANY ESCOLA DE AVIAÇÃO contra decisão de primeira instância da Superintendência de Padrões Operacionais relativa aos processos listados na Tabela acima, proferida em 19/07/2016, que aplicou quinze multas no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), por condução de voo noturno com aeronave "VFR DIURNO", totalizando o valor de R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais).

2. De acordo com a proposta de decisão [**Parecer 1534/2018/ASJIN - SEI nº 2074635**], 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 e com base nas atribuições a mim conferidas Portaria ANAC nº 1.518, de 18/05/2018, c/c art. 17-B, inciso V, alínea "a" da Resolução Anac nº 25, de 2008, c/c art. 30 do Regimento Interno da Anac (Resolução Anac nº 381/2016) e Portaria nº 128/ASJIN, de 13/01/2017, **DECIDO**:

- Pela **CONVALIDAÇÃO** dos Autos de Infração nº 09092/2013/SSO, 09093/2013/SSO, 09094/2013/SSO, 09095/2013/SSO, 09096/2013/SSO, 09097/2013/SSO, 09098/2013/SSO, 09099/2013/SSO, 09100/2013/SSO, 09101/2013/SSO, 09102/2013/SSO, 09103/2013/SSO, 09104/2013/SSO, 09195/2013/SSO e 09196/2013/SSO, modificando seus enquadramentos para a alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 91.205(c) do RBHA 91, com base no inciso I do artigo 7º da IN ANAC nº 08/2008, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação dos Autos de Infração de forma que o mesmo, *querendo*, venha no prazo de 5 (cinco) dias, formular suas alegações, com fundamento no parágrafo §2º do artigo 7º da IN ANAC nº 08/2008.

3. À Secretaria.

4. Notifique-se.

Cassio Castro Dias da Silva



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 02/08/2018, às 15:08, 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 **2075589** e o código CRC **042F0F47**.