



PARECER N° 298/2018/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.051222/2015-21
INTERESSADO: PAULO ROBERTO DA SILVA PUREZA, COORDENAÇÃO DE CONTROLE E PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Tabela 1 - Marcos Processuais

Processo	Auto de Infração	Crédito de Multa	Data da ocorrência	Data da lavratura	Data da Notificação do AI	Data de protocolo da Defesa	Data da Decisão de Primeira Instância	Data da Notificação da Decisão de Primeira Instância	Data de protocolo do Recurso
00065.051222/2015-21	000522/2015	657244168	08/02/2014 08/02/2014 16/02/2014 16/02/2014	12/03/2015	10/10/2015	04/11/2015	29/08/2016	02/01/2017	16/01/2017

Infração: Realizar voo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta.

Enquadramento: alínea "t" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA).

Aeronave: PP-APV

Proponente: Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, sendo que o Auto de Infração nº 000522/2015 capitula a infração na alínea "t" do inciso I do art. 302 do CBA.
2. O Auto de Infração (AI) nº 000522/2015 (fl. 01 do Volume SEI nº 0017604) apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 769984 MARCAS DA AERONAVE: PP-APV

DATA: 08/02/2014 HORA: 14:20 LOCAL: SBRJ - Santos Dumond

Descrição da ocorrência: Realizar voo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta.

HISTÓRICO: Realizado análise do Processo nº 00065.134363/2014-05, constatou-se através do Diário de Bordo Nº 005/PP-APV/2014, que o tripulante Sr. Luiz Carlos Pereira da Silva, CANAC 124035 co-piloto, compôs a tripulação de voo IFR sem estar devidamente habilitado, consistindo em procedimento dissonante ao que estabelece o RBAC 135.245.

As irregularidades foram encontradas nas seguintes folhas do Diário de Bordo da aeronave PP-APV:

- Folha nº 039 de 08/02/2014, linhas 02 e 03;

- Folha nº 043 de 16/02/2014, linhas 04 e 06;

Capitulação: Art. 302 inciso I alínea "t" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

3. Folha nº 039 do diário de bordo nº 005/PP-APV/2014 (fl. 02 do Volume SEI nº 0017604), em que consta registro de operação IFR para as etapas de voo registradas nas linhas 02 e 03.
4. Folha nº 043 do diário de bordo nº 005/PP-APV/2014 (fl. 03 do Volume SEI nº 0017604), em que consta registro de operação IFR para as etapas de voo registradas nas linhas 04 e 06.

DEFESA

5. O Interessado foi devidamente notificado do AI nº 000522/2015 em 10/10/2015, conforme

demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 05 do Volume SEI nº 0017604), tendo apresentado sua defesa (fls. 06/11 do Volume SEI nº 0017604), que foi recebida em 04/11/2015.

6. Na defesa dispõe, preliminarmente, sobre irregularidade na lavratura do auto, alegando ser necessário verificar a irregularidade presente na redação do Auto de Infração, a partir da imputação de quatro condutas em um mesmo Auto de Infração. Informa que a Resolução nº 306/14 alterou o texto do §2º do art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008, de modo a atender princípios como os da celeridade e economia processual. Alega que tal aplicação não pode ser utilizada nestes autos, devendo existir um processo para cada suposta infração, haja vista que todas as condutas ocorreram após a entrada em vigor da alteração do parágrafo mencionado (30/03/2014), não podendo a legislação retroagir para prejudicar o interessado em sua defesa, violando assim os princípios da ampla defesa e do contraditório. Argui que o Direito Administrativo Sancionador é regido pela regra do *tempus regit actum*, presente no art. 6º, caput e §1º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, na qual se impõe a aplicabilidade da norma vigente à época da ocorrência do fato gerador do auto de infração, e que logo retroagir a norma de modo a abarcar a conduta supostamente praticada é uma violação às normas do Direito Brasileiro. Considera que princípios como os da celeridade e da economia processual não podem se sobrepor aos da ampla defesa e do contraditório. Informa que as decisões da Turma Recursal da ANAC coadunam com este entendimento, neste sentido cita decisões e processos. Requer a anulação do auto de infração por sua flagrante irregularidade, devendo o processo retornar a sua origem para a lavratura de seis novos Autos de Infração, de modo a individualizar cada conduta infracional apontada, respeitando a legislação vigente à época da infração.

7. No mérito, ressalta que a conduta do piloto cumpriu com toda a legislação vigente, haja vista que o tripulante Luís Carlos Pereira da Silva se encontrava em situação de treinamento na PLAJAP TÁXI AÉREO Ltda., empresa onde o autuado exerce suas funções, para adquirir sua habilitação como piloto na modalidade IFR, não participando de maneira efetiva dos voos em questão, conforme folhas dos diários de bordo. Informa que conforme se extrai do ofício nº 00065.048725/2015-19, de 14/04/2015, anterior à ciência das supostas infrações, descaracterizando qualquer tentativa de má-fé, o piloto encontrase em processo de inclusão em sua habilitação na modalidade IFR, logo os voos com presença de Luis Carlos Pereira da Silva apenas faziam parte do programa de treinamento, atendendo a previsão expressa no RBAC 61, item 61.223(5). Alega que tal situação se comprova por uma simples análise dos diários de bordo anexados aos autos, no qual os voos onde supostamente ocorreram as infrações estão discriminados no campo "Ocorrências" a realização de voos de treinamento com o piloto em questão, comprovando assim a regularidade das operações. Argui que a conduta interpretada como dissonante ao RBAC 135.241 não pode ser considerada, pois o procedimento tratado no caso em tela é de instrução. Acrescenta que o voo estava sendo conduzido em condições visuais, conforme boletins de previsão de tempo da época, em anexo, atestando que o tempo nas cidades onde ocorreram os voos (Rio de Janeiro, Curitiba e Canoas) permitiam operações visuais da aeronave, com o objetivo de simular procedimentos IFR com único intuito de cumprir a legislação 61.223, conforme diário de bordo anexado nos autos pela ANAC. Alega que conduzir uma instrução simulando as condições IFR para o piloto não pode ser considerada fato punitivo, uma vez que o voo tinha o objetivo exclusivo de cumprir a legislação quanto a formação do piloto LUIZ CARLOS PEREIRA DA SILVA, bem como o autuado é instrutor altamente qualificado, possuindo totais condições de segurança para a realização da instrução prática. Considera que não pode ser considerada como punível uma conduta na qual o tripulante somente cumpria a legislação imposta pela ANAC para adquirir sua habilitação, não havendo assim infração do Autuado em supostamente permitir que a tripulação fosse composta de aeronauta sem habilitação, porém colaborando com o treinamento do piloto que, na época, fazia parte do quadro de funcionários da empresa.

8. Requer que, se uma pena for arbitrada, sua gradação no valor mínimo presente na Resolução nº 25/2008, haja vista que nenhuma das operações ocasionou em riscos para a segurança de voo, bem como o Autuado não possui infrações no último ano, nos termos do art. 22, §1º, III da Resolução, e em atendimento aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade.

9. Requer que sejam acatadas as alegações de mérito, para anular o processo, em virtude da irregularidade em imputar mais de uma conduta para um auto de infração ou julgar improcedente o auto de infração, em virtude da conduta encontrar-se em conformidade com o Ordenamento Aeronáutico, em especial os RBAC 61 e 135.

10. Documento expedido pela ANAC para o Sr. Paulo Roberto da Silva Pureza (fl. 12 do Volume SEI nº 0017604).

11. Procuração (fl. 13 do Volume SEI nº 0017604).

12. Boletim meteorológico para o Rio de Janeiro (fl. 14 do Volume SEI nº 0017604), referente à data de 06/02/2014.

13. Carta referente a cumprimento de exigências (fl. 15 do Volume SEI nº 0017604), recebida pela ANAC em 14/04/2015, informando, dentre outras coisas, que o piloto Luís Carlos Pererira ada Silva, CANAC 124035, realizou treinamento e check na aeronave, sendo checado tipo e IFR. A Carta informa que apresenta em anexo registros de voo que comprovam que o piloto recebeu instrução de voo por um período superior ao mínimo requerido pela ANAC no RBAC 61.

14. Boletim meteorológico para o Rio de Janeiro (fl. 16 do Volume SEI nº 0017604), que apresenta prognósticos para os dias 07/02/2014, 08/02/2014 e 09/02/2014.

15. Página de sistema da ANAC com dados do piloto Luiz Carlos Pereira da Silva (fl. 17 do Volume SEI nº 0017604).
16. Ofício nº 1450/2012/ESC/GPEL/GGAG/SSO-ANAC (fl. 18 do Volume SEI nº 0017604), de 02/08/2012, para a ESNAE Escola de Aviação Civil Ltda, informando que o Programa de Treinamento IFR em dispositivo sintético foi aprovado.
17. Carta da escola ESNAE (fls. 19/22 do Volume SEI nº 0017604), de 10/03/2014, referente declaração de programa de treinamento de voo por instrumentos em que conta as seguintes informações:
- (...)
- Declaro para fins de computo de horas voadas de acordo com o RBAC 61.173 (c) ii, como requisito de experiência para concessão de habilitação técnica de voo por instrumentos - CHT IFR, que o Piloto Luís Carlos Pereira da Silva, código ANAC nº 124035, inscrito CPF nº 730.835.267-68, cumpriu com aproveitamento o programa de treinamento CHT-IFR desta Escola de Aviação Civil, tendo realizado 25 horas, no período de Agosto de 2013 a Fevereiro de 2014, em dispositivo avançado de treinamento de voo IFR - ATD, homologado pela ANAC, conforme anexo, podendo ser computadas como 20 horas de voo.
- (...)
18. Extrato de Resultado de Banca (fl. 23 do Volume SEI nº 0017604).
19. Folha nº 077 do diário de bordo nº 005/PP-APV/ (fl. 24 do Volume SEI nº 0017604).
20. Listas de Presença (fls. 25/26 do Volume SEI nº 0017604) referentes treinamentos de Emergências Gerais (26/03/2014), Currículo de Artigos Perigosos (03/04/2014) e Currículo de solo EC35 (13/03/2014 e 14/03/2014).
21. Teste de Equipamento EC-135 (fls. 27/29 do Volume SEI nº 0017604).
22. Avaliação Teórica de Treinamento de Emergências Gerais (fls. 30/32 do Volume SEI nº 0017604).
23. Certificado de Conclusão de curso de Transporte Aéreo de Artigos Perigosos (fls. 33/34 do Volume SEI nº 0017604).
24. Fichas de treinamento em rota (fls. 35/36 do Volume SEI nº 0017604), referentes às datas de 23/09/2014 e 03/05/2014.
25. Folha nº 076 do diário de bordo nº 005/PP-APV/2012 (fl. 37 do Volume SEI nº 0017604).
26. Folha nº 048 do diário de bordo nº 005/PP-APV/2012 (fl. 38 do Volume SEI nº 0017604).
27. Fichas de treinamento em rota (fls. 39/41 do Volume SEI nº 0017604), referentes às datas de 21/02/2014, 08/02/2014. Nas fichas referentes à data de 08/02/2014, consta a informação de treinamento de tipo IFR, aluno Luís Carlos P. Silva, instrutor Paulo, CANAC 769984.
28. Folha nº 039 do diário de bordo nº 005/PP-APV/2014 (fl. 42 do Volume SEI nº 0017604), em que consta registro de operação IFR para as etapas de voo registradas nas linhas 02 e 03. Além disso, no campo "OCORRÊNCIA(S)" está informado "*Realizado treinamento em rota IFR com CMT Luís Carlos etapas 3924/3925*".
29. Fichas de treinamento em rota (fls. 43/44 do Volume SEI nº 0017604), referentes à data de 07/02/2014.
30. Folha do diário de bordo nº 002/PP-LAS/2014 (fl. 45 do Volume SEI nº 0017604).
31. Fichas de treinamento em rota (fls. 46/48 do Volume SEI nº 0017604), referentes às datas de 25/10/2013 e 24/10/2013.
32. Folha do diário de bordo nº 002/PP-LAS/13 (fl. 49 do Volume SEI nº 0017604).
33. Fichas de treinamento em rota (fl. 50 do Volume SEI nº 0017604), referentes à data de 24/10/2013.
34. Folha do diário de bordo nº 002/PP-LAS/13 (fl. 51 do Volume SEI nº 0017604).
35. Fichas de treinamento em rota (fls. 52/53 do Volume SEI nº 0017604), referentes à data de 12/09/2013.
36. Folha do diário de bordo nº 002/PP-LAS/13 (fl. 54 do Volume SEI nº 0017604).
37. Ficha de treinamento em rota (fl. 55 do Volume SEI nº 0017604), referente à data de 28/08/2013.
38. Folha do diário de bordo nº 002/PP-LAS/13 (fl. 56 do Volume SEI nº 0017604).
39. Ficha de treinamento em rota (fl. 57 do Volume SEI nº 0017604), referente à data de 28/02/2013.
40. Folha do diário de bordo nº 002/PP-LAS (fl. 58 do Volume SEI nº 0017604).
41. Ficha de treinamento em rota (fl. 59 do Volume SEI nº 0017604), referente à data de 24/01/2013.
42. Folha nº 028 do diário de bordo nº 005/PP-APV/13 (fl. 60 do Volume SEI nº 0017604).

43. Ficha de Avaliação de Piloto (fls.61/62 do Volume SEI nº 0017604).
44. Comprovantes de pagamento (fls. 63/64 do Volume SEI nº 0017604).

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

45. O setor competente, em decisão motivada (fls. 69/72 do Volume SEI nº 0017615) de 29/08/2016, considerou que restou configurada a prática de 04 (quatro) infrações à legislação vigente, em especial ao previsto no art. 302, inciso I, alínea "t" do CBA. Aplicou a multa em seu patamar mínimo, no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais) para cada um dos 04 (quatro) voos citados no Auto de Infração nº 000522/2015, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, conforme consulta ao SIGEC.

RECURSO

46. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 02/01/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 0374849).

47. O interessado apresentou recurso, que foi recebido em 16/01/2017 (SEI nº 0346477).

48. No recurso, dispõe, preliminarmente, sobre irregularidade na lavratura do auto reiterando alegações apresentadas em sede de defesa e acrescentando que apesar da decisão proferida acertadamente definir a alteração na Resolução como de natureza processual, alega que não houve a devida individualização das condutas cometidas, e que aplicando os parágrafos segundo e terceiro do Art. 10 da Resolução 25/08 que, apesar da sua natureza processual, prejudica o Recorrente ao individualizar as condutas somente para aplicação da multa. Acrescenta que, dessa forma, houve, ao contrário do que expõe a decisão, em seus respeitáveis argumentos, violação aos princípios do contraditório e da ampla defesa, a partir do fato que a defesa do Recorrente foi mitigada de modo a se defender de quatro condutas em um mesmo auto de infração, desrespeitando a legislação vigente à época da infração.

49. No mérito, reitera alegações apresentadas em sede de defesa, acrescenta que a decisão proferida afirma que, ao consultar o sistema SACI/ANAC, foi verificado que o tripulante não adquiriu a habilitação IFR para a qual estava sendo treinado. Considera que, contudo, não pode esse argumento ser usado como justificativa válida para a aplicação da infração, uma vez que a não obtenção da habilitação ocorreu por circunstâncias alheias ao auto de infração, logo na data das infrações o tripulante se encontrava em situação de treinamento, condição válida de acordo com o RBAC 61.223(5). Acrescenta que a ANAC por meio de sua Resolução 344, alterou o RBAC 61, de modo a incluir o parágrafo 61.3, vedando expressamente o transporte de passageiros em voos de instrução. Argui que a Resolução 344 entrou em vigor na data de 17 de setembro de 2014, ou seja, em data anterior à prática das condutas investigadas por essa lide. Como a alteração nesse caso possui natureza material, não pode retroagir de modo a punir o Recorrente por uma conduta que era legal à época dos fatos. Ressalta que a existência da infração não pode ser comprovada em razão do piloto LUIS CARLOS PEREIRA DA SILVA não possuir a habilitação IFR, uma vez que a matéria a ser discutida na defesa não é a regularidade da habilitação, mas que os voos praticados visavam o treinamento do piloto para adquirir a habilitação, realizados de acordo com o RBAC 61 vigente. Alega que não pode ser considerada como punível uma conduta na qual o tripulante somente cumpria uma exigência da Agência Nacional de Aviação Civil para adquirir sua habilitação, não havendo assim infração do Recorrente em supostamente permitir que a tripulação fosse composta de aeronautas sem habilitação, porém colaborando com o treinamento do piloto que, na época, fazia parte do quadro de funcionários da empresa. Se a decisão for mantida, requer a redução da quantia arbitrada, ante a presença de continuidade delitiva entre as condutas supostamente praticadas. Dispõe que a continuidade delitiva, aplicável ao Direito Administrativo Sancionador em analogia ao Direito Penal, não existindo vedação nesse sentido, se configura uma vez que as operações a bordo da aeronave PP-APV descritas nas linhas 03 da folha 039 e 06 da folha 043 do diário de bordo como continuação das linhas 02 da folha 039 e 04 da folha 043, respectivamente. Argui que as operações ocorreram nas mesmas condições de lugar e maneira de execução, devendo ser afastado o concurso material aplicado na decisão e aplicado o disposto no Art. 71 do Código Penal, conforme termos apresentados.

50. Dispõe que nenhuma das operações ocasionou em riscos para a segurança de voo, bem como o Recorrente não possui infrações no último ano, nos termos do Art. 22, §1º, III da Resolução, logo a pena deve ser arbitrada em atendimento aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade.

51. Requer que sejam acatadas as alegações de mérito, para anular o processo em epígrafe, em virtude da irregularidade em imputar mais de uma conduta para um auto de infração, nos termos mencionados, ou reformar a decisão, julgando improcedente o Auto de Infração, em virtude da conduta tomada encontrar-se em conformidade com o Ordenamento Aeronáutico, em especial o RBAC 61 vigente à época dos fatos.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

52. AR não preenchido (fl. 04 do Volume SEI nº 0017604).
53. Despacho nº 485/2015/GTPO-RJ/GOAG/SPO (fl. 65 do Volume SEI nº 0017604) de encaminhamento do processo para a ACPL.
54. Pesquisa de entidade (fl. 66 do Volume SEI nº 0017610).
55. Despacho solicitando parecer técnico (fl. 67 do Volume SEI nº 0017610).
56. Página do SACI referente ao aeronavegante Luis Carlos Pereira da Silva (fl. 68 do Volume SEI nº 0017615).
57. Página do SACI referente ao aeronavegante Paulo Roberto da Silva Pureza (fls. 73/74 do Volume SEI nº 0017615).
58. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (fl. 75 do Volume SEI nº 0017615).
59. Notificação de decisão (fl. 76 do Volume SEI nº 0017615).
60. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0017622);
61. Despacho de restituição de processo para nova tentativa de notificação (SEI nº 0268409).
62. Extrato do sistema dos Correios (SEI nº 0286695).
63. Extrato do SIGEC (SEI nº 0286698).
64. Notificação de decisão (SEI nº 0286700).
65. Extrato do SIGEC (SEI nº 0699243).
66. Registro de Carta devolvida (SEI nº 0982884).
67. Certidão de Aferição de tempestividade do recurso (SEI nº 1237912).
68. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 2031055).

69. É o relatório.

PRELIMINARES

70. Irregularidade na lavratura do auto

70.1. Quanto às alegações preliminares, apresentadas em sede de defesa, em que o interessado argumenta pela irregularidade na lavratura do auto, tendo em vista os conclusivos e sólidos argumentos constantes da decisão de primeira instância, por força ao que é exposto pelo §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99, o qual dispõe que a motivação do ato administrativo, que venha a decidir recursos administrativos (inciso V deste mesmo artigo), pode “*consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato*”, reporto-me às argumentações exaradas em decisão de primeira instância, concordando com elas, e, com isso, não acolhendo as alegações preliminares da interessada apresentadas em sede de defesa.

70.2. No recurso, dispõe também, preliminarmente, sobre irregularidade na lavratura do auto, acrescentando que apesar da decisão proferida acertadamente definir a alteração na Resolução como de natureza processual, alega que não houve a devida individualização das condutas cometidas, e que aplicando os parágrafos segundo e terceiro do Art. 10 da Resolução 25/08 que, apesar da sua natureza processual, prejudica o Recorrente ao individualizar as condutas somente para aplicação da multa. Acrescenta que, dessa forma, houve, ao contrário do que expõe a decisão violação aos princípios do contraditório e da ampla defesa, a partir do fato que a defesa do Recorrente foi mitigada de modo a se defender de quatro condutas em um mesmo auto de infração, desrespeitando a legislação vigente à época da infração. Com relação a estas alegações, é necessário, inicialmente, analisar o que dispõe os parágrafos 2º e 3º da Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época da lavratura do Auto de Infração:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

(...)

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela

prática de cada uma das infrações cometidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

70.3. Da análise do §2º do art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008 é possível constatar que, apesar da previsão da lavratura de um único Auto de Infração para a apuração conjunto de fatos conexos, a norma requer a individualização objetiva de todas as condutas perquiridas e das normas infringidas. Sendo, assim, necessário avaliar a descrição das infrações dispostas no AI nº 000522/2015, apresentada a seguir:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 769984 MARCAS DA AERONAVE: PP-APV

DATA: 08/02/2014 HORA: 14:20 LOCAL: SBRJ - Santos Dumond

Descrição da ocorrência: Realizar voo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta.

HISTÓRICO: Realizado análise do Processo nº 00065.134363/2014-05, constatou-se através do Diário de Bordo Nº 005/PP APV /2014, que o tripulante Sr. Luiz Carlos Pereira da Silva, CANAC 124035 co-piloto, compôs a tripulação de voo IFR sem estar devidamente habilitado, consistindo em procedimento dissonante ao que estabelece o RBAC 135.245.

As irregularidades foram encontradas nas seguintes folhas do Diário de Bordo da aeronave PP-APV:

- Folha nº 039 de 08/02/2014, linhas 02 e 03;

- Folha nº 043 de 16/02/2014, linhas 04 e 06;

Capitulação: Art. 302 inciso I alínea "t" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

70.4. Analisando a descrição das infrações, é possível constatar que as condutas foram devidamente individualizadas de forma objetiva, visto que o AI cita de forma clara as linhas e as folhas do diário de bordo da aeronave PP-APV em que as irregularidades foram identificadas. Ademais, o AI também cita as normas infringidas. Desta forma, não vislumbro irregularidade na lavratura do Auto de Infração no que concerne ao disposto nos parágrafos 2º e 3º da Resolução ANAC nº 25/2008.

70.5. Diante do exposto, não identifico que tenha ocorrido violação aos princípios do contraditório e da ampla defesa, visto que as condutas foram individualizadas no campo "HISTÓRICO" do AI nº 000522/2015. Afasto, portanto, as alegações preliminares apresentadas pelo interessado.

71. **Informação de Data, Local e Hora no Auto de Infração**

71.1. O AI nº 000522/2015 apresenta as seguintes informações nos campos "DATA", "HORA" e "LOCAL":

DATA: 08/02/2014 HORA: 14:20 LOCAL: SBRJ - Santos Dumond

71.2. Neste caso, é necessário avaliar o que dispõe a Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época da lavratura do AI, a respeito das informações que devem constar no AI. Segue o conteúdo do inciso VI do art. 8º da referida Resolução:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

(...)

VI - local, data e hora.

71.3. Segue, ainda, o que constava da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, em vigor à época da lavratura do AI, a respeito das informações que devem constar no AI.

IN ANAC nº 08/2008

Art. 6º O auto de infração conterá os seguintes elementos:

(...)

IV - descrição objetiva do fato ou do ato constitutivo da infração, incluindo data, local e hora da ocorrência, número do vôo e identidade do passageiro, quando for o caso;

(...)

71.4. Conforme já abordado, o AI nº 000522/2015 comunica no campo "HISTÓRICO" quatro atos tidos como infracionais, especificando as linhas e folhas do diário de bordo da aeronave PP-APV em que as irregularidades foram encontradas, contudo no campo "DATA", "HORA" e "LOCAL" as informações apresentadas são únicas em cada campo. Neste sentido, segue o que dispõe o art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

§ 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo.

71.5. No caso em questão, considero que o fato de o AI nº 000522/2015 não ter listado nos

campos DATA", "HORA" e "LOCAL" as informações referentes às quatro irregularidades identificadas é um vício meramente formal, que, no presente caso, não tem potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, em função de no campo "HISTÓRICO" as condutas terem sido individualizadas, visto que foram listadas as linhas e folhas do diário de bordo da aeronave em que constavam as irregularidades. Contudo, considero necessário convalidar o AI nº 000522/2015 para que passem a constar as seguintes informações nos campos mencionados.

DATA	HORA	LOCAL
08/02/2014	14:21	SDJP
08/02/2014	17:06	SBME
16/02/2014	13:21	SBRJ
16/02/2014	17:41	ZZZZ

71.6. Tendo em conta o disposto no §2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018 não será necessário conceder o prazo estabelecido no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

72. Regularidade processual

72.1. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 10/10/2015, apresentou defesa que foi recebida em 04/11/2015. Foi notificado da decisão de primeira instância em 02/01/2017, apresentando recurso, que foi recebido em 16/01/2017.

72.2. 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

73. **Fundamentação da matéria:** Realizar voo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta.

73.1. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi capitulada na alínea "t" do inciso I do art. 302 do CBA, sendo citado no campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração o item 135.245 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 135.

73.2. Segue o que consta na alínea "t" do inciso I do art. 302 do CBA:

CBA

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

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

t) realizar voo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta;

(...)

73.3. Segue o disposto no item 135.245 do RBAC 135, em vigor à época da infração:

RBAC 135

135.245 Pré-requisitos para segundo em comando

(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como segundo em comando de uma aeronave, a menos que essa pessoa possua pelo menos uma licença de piloto comercial, seja qualificado para voo IFR e para a aeronave, e haja completado o apropriado programa de treinamento para a aeronave e para a função a bordo aprovado para o detentor de certificado.

(b) O segundo em comando de um helicóptero operado apenas em voo VFR diurno deve possuir pelo menos uma licença de piloto comercial e deve ser qualificado para a aeronave.

73.4. No item 135.245(a) do RBAC 135 está explícito que ninguém pode trabalhar como segundo em comando da aeronave a menos que seja qualificado para voo IFR, dentre outros requisitos. No caso em questão, a fiscalização informa que a tripulação de voo IFR foi composta por segundo em comando que não estava devidamente habilitado para este tipo de operação. Sendo que o interessado era o comandante da aeronave, devendo ser analisada a responsabilidade do mesmo.

73.5. Segue o que dispõe o CBA a respeito do comandante da aeronave:

CBA

CAPÍTULO III

Do Comandante de Aeronave

(...)

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

(...)

73.6. O art. 166 do CBA estabelece que o comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave, tendo a composição da tripulação em desacordo com o previsto na legislação, no caso o

requisito 135.245(a) do RBAC 135, impacto direto na operação e segurança da aeronave. Ressalta-se que, nos casos em questão, nas folhas nº 039 e 043 do diário de bordo 005/PP-APV/2014 está explícito no campo "OCORRÊNCIA(S)" que foi realizado treinamento em rota IFR para as etapas que foram autuadas. Sendo que no item 135.65(b) do RBAC 135 é estabelecido que é responsabilidade do piloto em comando registrar as observações para cada voo. Portanto, há evidência do prévio conhecimento do interessado de que o co-piloto que compôs a tripulação não estava devidamente habilitado para voo IFR. Sendo, assim, o interessado é responsável pelos fatos narrados, que tiveram impacto na operação e segurança da aeronave.

73.7. Diante do exposto, verifica-se a subsunção dos fatos descritos no AI nº 000522/2015 à capitulação prevista na alínea "t" do inciso I do art. 302 do CBA.

74. Alegações do interessado e enfrentamento dos argumentos de defesa

74.1. Quanto às alegações de mérito, apresentadas em sede de defesa, em que o interessado argumenta pela irregularidade na lavratura do auto, tendo em vista os conclusivos e sólidos argumentos constantes da decisão de primeira instância, por força ao que é exposto pelo §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99, o qual dispõe que a motivação do ato administrativo, que venha a decidir recursos administrativos (inciso V deste mesmo artigo), pode “*consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato*”, reporto-me às argumentações exaradas em decisão de primeira instância, concordando com elas, e, com isso, não acolhendo as alegações de mérito da interessada apresentadas em sede de defesa.

74.2. Em sede recursal, com relação ao mérito, alega que a decisão proferida afirma que, ao consultar o sistema SACI/ANAC, foi verificado que o tripulante não adquiriu a habilitação IFR para a qual estava sendo treinado e que, contudo, não pode esse argumento ser usado como justificativa válida para a aplicação da infração, uma vez que a não obtenção da habilitação ocorreu por circunstâncias alheias ao auto de infração, logo na data das infrações o tripulante se encontrava em situação de treinamento, condição válida de acordo com o RBAC 61.223(5). Quanto a esta alegação, considero que o fato de não ter obtido a habilitação IFR não é o que embasa a ocorrência da infração, mas demonstra que o tripulante Sr. Luiz Carlos Pereira da Silva, de fato, não tinha a habilitação para voo IFR nas ocasiões descritas no AI nº 000522/2015, não podendo, assim compor a tripulação para voo IFR.

74.3. Alega que a ANAC, por meio de sua Resolução 344, alterou o RBAC 61, de modo a incluir o parágrafo 61.3, vedando expressamente o transporte de passageiros em voos de instrução e que a Resolução 344 entrou em vigor na data de 17 de setembro de 2014, ou seja, em data anterior à prática das condutas investigadas e como a alteração nesse caso possui natureza material, não pode retroagir de modo a punir o Recorrente por uma conduta que era legal à época dos fatos. Com relação a estas alegações, é necessário esclarecer que a Resolução ANAC nº 344/2014 entrou em vigor em data posterior à ocorrência dos atos tidos como infracionais. Quanto à alegação de que anteriormente à entrada da referida Resolução em vigor não havia a proibição de transporte de passageiros em voos de instrução, cabe esclarecer que esta não é a infração descrita no AI nº 000522/2015, no caso em questão, o interessado foi autuado por realizar voo por instrumento com tripulação inabilitada, sendo demonstrado que o co-piloto compôs a tripulação de voo IFR sem estar devidamente habilitado, ou seja, a autuação, neste caso, não foi em função de ter sido ministrada instrução em rota em voo com passageiro. Desta forma, estas alegações do recorrente não merecem acolhimento.

74.4. Argui que a existência da infração não pode ser comprovada em razão do piloto Luis Carlos Pereira da Silva não possuir a habilitação IFR, uma vez que a matéria a ser discutida na defesa não é a regularidade da habilitação, mas que os voos praticados visavam o treinamento do piloto para adquirir a habilitação, realizados de acordo com o RBAC 61 vigente. Alega que não pode ser considerada como punível uma conduta na qual o tripulante somente cumpria uma exigência da ANAC para adquirir sua habilitação, não havendo assim infração do Recorrente em supostamente permitir que a tripulação fosse composta de aeronautas sem habilitação, porém colaborando com o treinamento do piloto que, na época, fazia parte do quadro de funcionários da empresa. Contudo, não prospera a alegação de que a existência da infração não pode ser comprovada em razão do tripulante não possuir a habilitação IFR, visto que esta é justamente a infração prevista na alínea "t" do inciso I do art. 302 do CBA. Quanto à alegação de que cumpria uma exigência da ANAC ao colaborar com o treinamento de tripulante para adquirir sua habilitação, deve ser considerado o disposto no item 61.237(c) do RBAC 61, em vigor à época:

RBAC 61

61.237 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de instrutor de voo

(...)

(c) Quando realizado em aeronave, o voo de instrução deve ter como única finalidade a instrução, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante o voo.

(...)

74.5. Portanto, estava previsto no RBAC 61, nas datas das ocorrências dos atos tidos como infracionais, que não era permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos no voo de instrução. Repise-se que esta não foi a infração descrita pela fiscalização, mas sim o fato de ter

sido realizado voo por instrumentos com tripulação que não era completamente habilitada para o tipo de voo, sendo evidenciado tal fato em função de nos voos citados o tripulante estar recebendo o treinamento de voo IFR.

74.6. No recurso, requer a redução da quantia arbitrada, ante a presença de continuidade delitiva entre as condutas supostamente praticadas. Dispõe que a continuidade delitiva é aplicável ao Direito Administrativo Sancionador em analogia ao Direito Penal, não existindo vedação nesse sentido, e que se configura uma vez que as operações a bordo da aeronave PP-APV descritas nas linhas 03 da folha 039 e 06 da folha 043 do diário de bordo como continuação das linhas 02 da folha 039 e 04 da folha 043, respectivamente. Argui que as operações ocorreram nas mesmas condições de lugar e maneira de execução, devendo ser afastado o concurso material aplicado na decisão e aplicado o disposto no Art. 71 do Código Penal, conforme termos apresentados.. Contudo, a continuidade delitiva não encontra aplicabilidade nas decisões no âmbito da ANAC, vez que não se acha previsto legalmente. A administração pública é regida pelo princípio da legalidade estrita, que prevê sua atuação totalmente adstrita às prescrições legais. Desse modo, a administração só pode agir se houver um comando legal nesse sentido. A obediência ao princípio da legalidade está consagrada no direito pátrio, encontrando-se comando expresso dela no *caput* do art. 37 da Constituição Federal e no *caput* do art. 2º da Lei nº 9.784, de 1999.

74.7. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

75. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação está fundamentada na alínea "t" do inciso I do art. 302 do CBA, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

76. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais) para cada um dos 04 (quatro) voos citados no Auto de Infração nº 000522/2015, foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008, em vigor à época, para a capitulação da infração na alínea "t" do inciso I do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

77. Observa-se que o art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 dispõe que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º deste mesmo artigo.

78. Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC Nº 25/2008, em vigor à época, Anexo I, Tabela I - INFRAÇÕES REFERENTES AO USO DAS AERONAVES, COD "RVT", em vigor à época, o valor da multa poderá ser imputado em R\$ 1.200,00 (grau mínimo), R\$ 2.100,00 (grau médio) ou R\$ 3.000,00 (grau máximo). Conforme o disposto no artigo 57 da IN ANAC nº 08/2008, em vigor à época, a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que não há mais atenuantes do que agravantes deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008.

79. Circunstâncias Atenuantes

79.1. Não considero aplicável para o caso em tela as circunstâncias atenuantes previstas nos incisos I e II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

79.2. Com relação à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, considero que a mesma deve ser aplicada em função do que consta no extrato do SIGEC, constante do documento SEI nº 2490425.

80. Circunstâncias Agravantes

80.1. No caso em tela, não considero possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

81. Sanção a Ser Aplicada em Definitivo

81.1. Dessa forma, considerando nos autos a existência de circunstância atenuante e inexistência de circunstância agravante, a multa deve ser aplicada em seu grau mínimo, no valor de R\$1.200,00 (mil e duzentos reais) para cada uma das 04 infrações.

CONCLUSÃO

82. Sugiro convalidar o AI nº 000522/2015 para que passem a constar as informações apresentadas na tabela a seguir nos campos "DATA", "HORA" e "LOCAL" do mesmo. Tendo em conta o disposto no §2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018 não será necessário conceder o prazo estabelecido no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

DATA	HORA	LOCAL
08/02/2014	14:21	SDJP
08/02/2014	17:06	SBME
16/02/2014	13:21	SBRJ
16/02/2014	17:41	ZZZZ

83. Sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$1.200,00** (mil e duzentos reais) para cada uma das 04 infrações, totalizando **R\$4.800** (quatro mil e oitocentos reais).

84. Foi observado que no SIGEC no campo "Data Infração" consta a informação "08/02/2014", entretanto, deve constar também a data de 16/02/2014. Sendo necessário efetuar ajustes no SIGEC para incluir tal informação. Sugiro que esta informação seja encaminhada para a Secretaria da ASJIN, para que a mesma possa solicitar à SAF a correção do sistema.

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

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

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL
SIAPE 1650801



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 06/12/2018, às 10:59, 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 **2482772** e o código CRC **84C94CD3**.

 **SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS**
 Atalhos do Sistema:

:: MENU PRINCIPAL

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: PAULO ROBERTO DA SILVA PUREZA Nº ANAC: 30004971299
 CNPJ/CPF: 72410302734 CADIN: Não
 Div. Ativa: Não UF: RJ
 Tipo Usuário: Integral

Receita	NºProcesso	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	657244168	00065051222201521	03/02/2017	08/02/2014	R\$ 4 800,00		0,00	0,00		RE2	0,00
Total devido em 06/12/2018 (em reais):											0,00

Legenda do Campo Situação

- | | |
|--|--|
| AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA | PG - QUITADO |
| AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO | PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM RENDA |
| CA - CANCELADO | PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA |
| CAN - CANCELADO | PU - PUNIDO |
| CD - CADIN | PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA |
| CP - CRÉDITO À PROCURADORIA | PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA |
| DA - DÍVIDA ATIVA | PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA |
| DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA | RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC |
| DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA | RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC SEM EFEITO SUS |
| DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA | RE - RECURSO |
| DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA | RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA |
| DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA | RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO |
| EF - EXECUÇÃO FISCAL | RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA |
| GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL | RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO |
| GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE | REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO |
| IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA | RS - RECURSO SUPERIOR |
| INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA | RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO |
| IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO | RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSADO |
| IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª FOI INTEMPESTIVO | RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSADO SEM EF |
| ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR | RVT - REVISTO |
| ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO | SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL |
| ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR | SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL |
| PC - PARCELADO | |

Registro 1 até 1 de 1 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 280/2018

PROCESSO Nº 00065.051222/2015-21

INTERESSADO: PAULO ROBERTO DA SILVA PUREZA, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 28 de dezembro de 2018.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto contra decisão de 1ª Instância proferida dia 29/08/2016, que aplicou multa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais) para cada um dos 04 (quatro) voos citados no Auto de Infração nº 000522/2015, por realizar voo por instrumentos com tripulação inabilitada ou incompleta. A infração foi capitulada na alínea "t" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 - CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica).

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer nº. 298/2018/JULG ASJIN/ASJIN - SEI nº 2482772], ressaltando que embora a Resolução ANAC nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 08, de 2008, também estabeleceu, em seu artigo 82, que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por PAULO ROBERTO DA SILVA PUREZA, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 000522/2015, capitulada na alínea "t" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 - CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica), e por **MANTER a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$4.800** (quatro mil e oitocentos reais), resultante do somatório de 04 sanções, uma para cada ato infracional, no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais), que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração cometida, considerada presença de circunstância atenuante (inciso III, §1º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, previstas no §1º do artigo 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18) e ausência de agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, previstas nos incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472/18), referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.051222/2015-21 e ao Crédito de Multa 657244168.
- **CONVALIDAR** o AI nº 000522/2015 para que passem a constar as informações apresentadas na tabela a seguir nos campos "DATA", "HORA" e "LOCAL" do mesmo. Tendo em conta o disposto no §2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018 não será necessário conceder o prazo estabelecido no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

DATA	HORA	LOCAL
08/02/2014	14:21	SDJP
08/02/2014	17:06	SBME

16/02/2014	13:21	SBRJ
16/02/2014	17:41	ZZZZ

5. **Informo à Secretaria da ASJIN que foi observado que no SIGEC no campo "Data Infração" consta a informação "08/02/2014", entretanto, deve constar também a data de 16/02/2014. Sendo necessário efetuar ajustes no SIGEC para incluir tal informação. Solicito que esta informação seja encaminhada pela Secretaria da ASJIN para à SAF, solicitando a correção da referida informação no sistema.**

À Secretaria.

Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 28/12/2018, às 16:12, 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 **2490961** e o código CRC **D673619B**.