



PARECER Nº 268/2018/JULG ASJIN/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	4ª	28	004/PT-AVD/2012
00065.102001/2013-66	09093/2013/SSO	656425169	04/07/2012	5ª	28	004/PT-AVD/2012
00065.102061/2013-89	09094/2013/SSO	656426167	05/07/2012	6ª	28	004/PT-AVD/2012
00065.101972/2013-99	09095/2013/SSO	656428163	11/07/2012	1ª	32	004/PT-AVD/2012
00065.101967/2013-86	09096/2013/SSO	656429161	11/07/2012	2ª	32	004/PT-AVD/2012
00065.101942/2013-82	09097/2013/SSO	656430165	27/07/2012	1ª	41	004/PT-AVD/2012
00065.101939/2013-69	09098/2013/SSO	656432161	10/08/2012	5ª	51	004/PT-AVD/2012
00065.101937/2013-70	09099/2013/SSO	656433160	11/08/2012	6ª	51	004/PT-AVD/2012
00065.101934/2013-36	09100/2013/SSO	656434168	11/08/2012	7ª	51	004/PT-AVD/2012
00065.101931/2013-01	09101/2013/SSO	656436164	13/08/2012	4ª	03	005/PT-AVD/2012
00065.101926/2013-90	09102/2013/SSO	656438160	13/08/2012	5ª	03	005/PT-AVD/2012
00065.101924/2013-09	09103/2013/SSO	656439169	30/08/2012	5ª	14	005/PT-AVD/2012
00065.101920/2013-12	09104/2013/SSO	656440162	30/08/2012	6ª	14	005/PT-AVD/2012
00065.101915/2013-18	09195/2013/SSO	656441160	30/08/2012	7ª	14	005/PT-AVD/2012
00065.101904/2013-20	09196/2013/SSO	656442169	31/08/2012	7ª	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

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 coluna 4 da Tabela 1], CONFORME A [vide coluna 5 da Tabela 1] LINHA, DA FOLHA Nº [vide coluna 6 da Tabela 1] DO DIÁRIO DE BORDO Nº [vide coluna 7 da 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 91.507 DO RBHA 91.

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).

5. 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"*.

6. A defesa ainda anexa os seguintes documentos:

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

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

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

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

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

7. 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.

8. 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:

8.1. 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.

8.2. 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, *"afrontando 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"*.

8.3. No mérito, da intenção dos voos noturnos realizados: o recorrente ressalta trecho do item 61.81(a) do RBAC 61, que trata dos requisitos de experiência para concessão da linceça de piloto privado 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 deteriore, o pouso é mandatório"*. 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"*.

8.4. 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.

8.5. 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.

- 8.6. 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.
9. 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.
10. 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.
11. 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.
12. Em 24/05/2018, lavrado Despacho de distribuição para deliberação (SEI 1850515).
13. Em 02/08/2018, com base no Parecer nº 1534/2018/ASJIN - SEI 2074635, autoridade competente de segunda instância administrativa convalidou os quinze autos de infração relacionados na Tabela 1, que passaram a vigorar capitulados na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 91.205(c) do RBHA 91 - SEI 2075589.
14. Em 09/08/2018, lavrada notificação de decisão - SEI 2102162.
15. Notificado da convalidação em 14/08/2018, conforme Aviso de Recebimento SEI 2149780, o interessado postou complementação de recurso a esta Agência em 20/08/2018 (SEI 2149189). No documento, inicialmente a recorrente faz um relato dos fatos relacionados aos processos, desde a apresentação de sua defesa até a convalidação efetuada em sede de segunda instância, e apresenta suas razões complementares:
- 15.1. Preliminarmente, da afronta ao princípio do *non bis in idem*: entende o interessado pela necessidade de lavratura de um único Auto de Infração para apuração conjunta dos fatos conexos e que as 15 infrações tratadas nos 15 processos listados na Tabela 1 deveriam ser descritas e tratados num único auto de infração. A autuada cita o §2º do art. 10 da Resolução nº 25/20008 e dispõe seu entendimento sobre seu conteúdo, adicionando que *"Caso não seja o entendimento para o afastamento das 15 penalidades para o mesmo ato, que seja, aplicada penalidade única no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), pois tal valor está muito além às condições da empresa interessada"*.
- 15.2. Preliminarmente, da falta de interesse de agir - perda superveniente do objeto: a autuada apresenta argumentos que não têm relação com os processos listados na Tabela 1, que dessa forma não serão descritos neste parecer.
- 15.3. Preliminarmente, da não penalização da empresa recorrente em razão da demora injustificada da Anac: a autuada apresenta argumentos que não têm relação com os processos listados na Tabela 1, que dessa forma não serão descritos neste parecer.
16. Por fim, ao dispor sobre o mérito, requer a autuada que *"seja cancelado o auto de infração do objeto do presente feito, com a conseqüente extinção do mesmo e afastamento das penalidades, por não haver a devida subsunção do fato à norma tida como infringida, e afrontar os princípios da motivação do ato, eficiência e razoável duração do processo"*.
17. Em 27/08/2018, lavrado Despacho SEI 2156425, que redistribuiu o processo para deliberação.
18. É o relatório.

PRELIMINARES

19. ***Da alegação de bis in idem e dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade***

20. Com relação às alegações de suposta ocorrência de *bis in idem* e de que as quinze infrações deveriam ser tratadas num único auto de infração, registre-se que embora a descrição das quinze ocorrências sejam muito similares, para todos os casos em questão há diferenciação de data ou hora da infração, ou seja, as ocorrências não são as mesmas. Corroborando com a decisão de primeira instância, registre-se que é entendimento dessa ASJIN que configura-se uma infração para cada operação de aeronave realizada de forma irregular, que é exatamente o que aconteceu no caso em tela.

21. Ainda sobre as alegações do interessado relacionadas ao conteúdo do §2º do art. 10 da Resolução nº 25/20008, registre-se as previsões constantes no citado dispositivo visam facilitar o processamento desse tipo de infração relacionada a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra, trazendo maior economia processual, praticidade e coesão no tratamento dos processos. Os argumentos apresentados pelo interessado sugerem que seu entendimento é de que pelo fato de diversas infrações estarem dispostas num mesmo auto de infração o mesmo acarretaria em apenas uma multa. Este entendimento não é corroborado pelas práticas da Agência: esclarece-se que mesmo que todas as quinze infrações tratadas neste parecer estivessem descritas num único auto de infração, caberia ao interessado a aplicação de 15 sanções ao interessado. Ademais, deve o interessado observar que sua argumentação se baseia em conteúdo da Resolução nº 25 que só entrou em vigor em 25/02/2014, através das alterações promovidas pela Resolução nº 306/2014. Os autos de infração foram lavrados em data anterior, o que justifica o fato da fiscalização ter lavrado quinze autos de infração pra tratar das infrações em tela e não somente um.

22. Também em seu recurso o interessado discorre sobre a aplicação dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, pleiteando que não lhe seja imposta qualquer multa. Contudo, não obstante ao pedido, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que os valores das multas são aplicados conforme legislação vigente à época do fato e identificado o descumprimento de qualquer dessas normas, tem a Agência o poder-dever de aplicar as sanções cabíveis.

23. ***Da não infringência da norma utilizada na capitulação dos autos de infração***

24. Em sua primeira peça recursal, alega o interessado 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". Com relação a essa alegação, registre-se que a convalidação efetuada em sede de segunda instância já corrigiu esse erro de enquadramento apontado pelo interessado, não merecendo portanto prosperar.

25. ***Da falta de interesse de agir e da demora injustificada da Anac***

26. Em sua complementação de recurso, a autuada apresenta argumentos nos itens "3.b) Preliminarmente - Da falta de interesse de agir - Perda superveniente do objeto" e "3.c) Da não penalização da empresa recorrente em razão de demora injustificada da ANAC- Afronta ao Princípio da Eficiência e da Razoável duração do processo" que não qualquer têm relação com os processos listados na Tabela 1. Sendo assim, os mesmos não serão enfrentados neste parecer.

27. ***Regularidade processual***

28. 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.

29. Notificado da convalidação em 14/08/2018, conforme Aviso de Recebimento SEI 2149780, o interessado postou complementação de recurso a esta Agência em 20/08/2018 (SEI 2149189).

30. 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

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

32. Após convalidação efetuada em sede de segunda instância administrativa, as infrações dos processos administrativos listados na Tabela 1 ficaram capituladas na alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, c/c item 91.205(c) do RBHA 91.

33. 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;

(...)

34. O Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA 91, que disciplina as regras gerais para operação em aeronaves civis, dispõe em sua Aplicabilidade:

RBHA 91

91.1 - APLICABILIDADE

(a) [Exceto como previsto nos parágrafos (b) e (c) desta seção e nas seções 91.701 e 91.703, este regulamento estabelece regras governando a operação de qualquer aeronave civil (exceto balões cativos, foguetes não tripulados e balões livres não tripulados que são regidos pelo RBHA 101 e veículos ultraleves não propulsados que são regidos pelo RBHA 104) dentro do Brasil, incluindo águas territoriais.]

35. O mesmo RBHA 91 dispõe em sua seção 91.205 os requisitos de instrumentos e equipamentos para cada tipo de operação. Com relação ao caso em tela, ressalta-se o item 91.205(c), disposto abaixo:

[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]
- (...)

36. Conforme consta nos autos dos processos listados na Tabela 1, foi constatado pela fiscalização desta Agência que 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, enquadrando-se as ocorrências com perfeição à fundamentação exposta acima, cabendo ao interessado a aplicação de sanções administrativas pelos atos infracionais praticados.

37. Diante das alegações apresentadas pelo interessado em sede de defesa e de recurso, com fulcro no §1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de decisões anteriores, este parecerista ora endossa os argumentos trazidos pelo decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer, com a única exceção da não aplicabilidade do item 91.507 do RBHA 91 citado na decisão, assunto este já tratado quando da convalidação dos autos de infração.

38. Com relação às preliminares suscitadas pelo interessado, registre-se que as mesmas já foram refutadas nas preliminares do presente parecer.

39. Quanto às alegações de mérito apresentadas pelo autuado em defesa e recurso, registre-se que nenhuma delas tem o condão de afastar sua responsabilidade administrativa pelos atos infracionais praticados, vez que nenhum deles afasta a necessidade da operação VFR noturna ser realizada de acordo com o item 91.205(c) do RBHA 91. O item 91.205(c) define claramente quais os equipamentos e instrumentos são requeridos para a realização de operações VFR noturno e é responsabilidade do operador da aeronave ter conhecimento das limitações de sua aeronave, não cabendo a imputação dessa responsabilidade a terceiros. Da análise dos documentos juntados aos autos, verifica-se que a aeronave não possuía: 1) indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial), 2) iluminação de Instrumentos, 3) lanterna portátil e 4) fusíveis de reserva, não trazendo o interessado aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

40. Ademais, a Lei nº 9.784, de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784, 1999

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.

41. Por fim, as alegações do Interessado não foram suficientes para afastar a aplicação de sanções administrativas quanto aos atos infracionais praticados.

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

42. A Instrução Normativa Anac nº 08, de 2008, determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução Anac nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

43. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I da Resolução Anac nº 25, de 2008 (“*o reconhecimento da prática da infração*”), entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

44. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no art. 22, §1º, inciso II da referida Resolução.

45. Em consulta ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC, verifica-se a incidência da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008 (“*a inexistência de aplicação de penalidades no último ano*”).

46. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipóteses previstas no §2º do art. 22 da Resolução Anac nº 25, de 2008.

47. Sendo assim, dada a presença de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, deve cada uma das quinze multas ser mantida no patamar mínimo do valor referente ao tipo infracional, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

CONCLUSÃO

48. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** as quinze multas aplicadas pelo setor competente de primeira instância administrativa no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, totalizando o valor de **R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais)**.

49. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT
SIAPE 1586959



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 30/11/2018, às 13:21, 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 **2465965** e o código CRC **8BF27278**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 244/2018

PROCESSO Nº 00065.102026/2013-60

INTERESSADO: FLY COMPANY ESCOLA DE AVIAÇÃO

Brasília, 19 de dezembro 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 Administrativos interpostos por FLY COMPANY ESCOLA DE AVIAÇÃO contra decisão de primeira instância da Superintendência de Padrões Operacionais, relativa aos processos listados na Tabela 1 acima, proferida em 19/07/2016, que aplicou ao interessado 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. 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 268/2018/JULG ASJIN/ASJIN - SEI nº 2465965**], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, 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, inciso I 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 e **NEGAR PROVIMENTO** aos recursos, **MANTENDO** as quinze multas aplicadas pelo setor competente de primeira instância administrativa no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, totalizando o valor de **R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais)**.

À Secretaria.

Notifique-se.

Cassio 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 19/12/2018, às 19:01, 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 **2471274** e o código CRC **8B877A09**.

Referência: Processo nº 00065.102026/2013-60

SEI nº 2471274