

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

	NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Hora	Tripulante(s)	Aeronave	Trecho/Distância (km)	Lavratura do AI	Notificação do AI	Despacho de Convalidação	Notificação de Convalidação	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Multa aplicada em Primeira Instância	Notificação da DC1	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
1.	60800.210393/2011-35	646005154	04637/2011	12/08/2010	10:00	Paulo Maurício Balzi Chiaradia (CANAC 127714)	PT-NTS	SBSJ-SDTK - 117,5 km	25/08/2011	22/11/2011	12/03/2013	19/03/2013	03/12/2014	R\$ 4.000,00	26/02/2015	06/03/2015	01/04/2015
2.	60800.210461/2011-66	646000153	04626/2011	13/02/2010	10:40	Marc Leon Alfred Meuleman Filho (CANAC 129453)	PT-NTS	SBSJ-SBJF - 300,9 km	25/08/2011	22/11/2011	12/03/2013	19/03/2013	03/12/2014	R\$ 4.000,00	26/02/2015	06/03/2015	06/04/2015
3.	60800.210418/2011-09	646001151	04633/2011	16/02/2010	11:00	Marc Leon Alfred Meuleman Filho (CANAC 129453)	PT-NTS	SBBZ-SBJR - 145,9 km	25/08/2011	22/11/2011	12/03/2013	19/03/2013	03/12/2014	R\$ 4.000,00	26/02/2015	06/03/2015	01/04/2015
4.	60800.210377/2011-42	646004156	04636/2011	20/02/2010	13:00	Bruno Ricardo Villalta Billa (CANAC 124083) e Alysso Knapp Bakof (CANAC 130545)	PT-NTS	SBNF-SSWF - 472,9 km	25/08/2011	22/11/2011	12/03/2013	19/03/2013	03/12/2014	R\$ 4.000,00	26/02/2015	06/03/2015	01/04/2015
5.	60800.210323/2011-87	646003158	04635/2011	20/02/2010	09:00	Bruno Ricardo Villalta Billa (CANAC 124083) e Alysso Knapp Bakof (CANAC 130545)	PT-NTS	SBSJ-SBNF - 492,7 km	25/08/2011	22/11/2011	12/03/2013	19/03/2013	03/12/2014	R\$ 4.000,00	26/02/2015	06/03/2015	01/04/2015
6.	60800.210403/2011-32	646002150	04634/2011	17/02/2010	10:00	Marc Leon Alfred Meuleman Filho (CANAC 129453)	PT-NTS	SBJR-SBGW - 189,1 km	25/08/2011	22/11/2011	12/03/2013	19/03/2013	03/12/2014	R\$ 4.000,00	26/02/2015	06/03/2015	01/04/2015

Enquadramento: Art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986.

Infração: Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

PropONENTE: Marcos de Almeida Amorim - Técnico em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 2346625 - Portaria ANAC nº 361/DIRP/2017

1. INTRODUÇÃO

0.1. Trata-se de 06 (seis) recursos administrativos interpostos pelo AEROCULUBE DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, doravante INTERESSADO. Referem-se os recursos aos processos administrativos discriminados no quadro acima, que individualiza as materialidades infracionais e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

0.2. Os autos evidenciam que foi constatado no Aeroclube de São José dos Campos nas datas, horas e locais mencionados na tabela acima, durante a inspeção, que a aeronave PT-NTS encontrava-se sem ELT, infringindo a obrigatoriedade do porte desta para vôos acima de 93km, conforme previsto na legislação específica, RBHA 91.207 (f) (1). As referidas infrações foram inicialmente capituladas no art. 302, inciso I, alínea "f" da Lei 7.565/86 (CBA), sendo em 12/03/2013 convalidadas em Despachos para o art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei 7.565/86 (CBA).

0.3. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

2. HISTÓRICO

2.1. Os Relatórios de Fiscalização - RF descrevem as circunstâncias da constatação das ocorrências e reiteram as informações constantes dos AIs lavrados em decorrência da verificação das infrações.

2.2. **Defesa do Interessado** - Após notificação regular em 22/11/11, o autuado apresentou defesas prévias com os seguintes argumentos:

I - A aeronave P28A- PT-NTS está registrada junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB sob a categoria "Aeronave de Instrução", e opera seus vôos sempre dentro do limite do raio de 50 milhas do centro do aeródromo de origem, conforme RBHA 91.207 (f) (1).

II - Os voos a que se referem os respectivos AIs, são de navegação de alunos obrigatórios e apesar de não se tratar de instrução primária de voo, a operação foi realizada com o objetivo de ministrar a experiência de voo necessária ao cumprimento dos mínimos exigidos pelo RBHA 61.115 (a) (1) e (2). Concluiu assim que entende que a aeronave opera dentro dos limites estabelecidos e esporadicamente pode voar em navegação para os fins previstos conforme regulamento mencionado.

III - O RBHA 91.207 (f) (7) também autoriza a operar sem um ELT a bordo as aeronaves de categoria primária. afirmou que a aeronave PT-NTS é uma aeronave com características que a tornam, por definição do RBHA, igual a uma aeronave de categoria primária.

IV - Os certificados de matrícula e aeronavegabilidade da aeronave P28A - PT-NTS contém a sigla PRI para classificação do tipo de registro junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro, todavia não apresentam nenhuma informação quanto à categoria de homologação de tipo de aeronave (CHT). Afirma que tal fato gera confusão quanto ao entendimento da correta classificação da aeronave (primária ou normal) e, conseqüentemente, do regulamento a ser observado e obedecido.

V - Nos planos de voo apresentados pelo Aeroclube de São José dos Campos, na sala AIS do Aeroporto Professor Urbano Ernesto Stumpf em São José dos Campos (SBSJ), a informação sobre a disponibilidade de equipamento ELT a bordo da aeronave sempre é marcada de maneira a confirmar que o referido equipamento não está disponível. Alega que esta informação é sempre assim apresentada por entender que a aeronave P28A - PT-NTS é classificada como de categoria primária, estando assim liberada de portar um ELT, conforme RBHA 91.207 (f) (7).

2.3. Pelo exposto, requereu o cancelamento e arquivamento dos Autos de Infração.

2.4. **Da Complementação da Defesa Prévia** - Após notificação regular quanto as

Convalidações dos Autos de Infração, ocorridas em 12/03/2013, o interessado apresentou nova peça processual para cada processo em epígrafe, ratificando as mesmas alegações apresentadas nas defesas prévias.

2.5. **Decisão de Primeira Instância** - O setor competente, em decisão motivada, confirmou os atos infracionais, aplicando o valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada uma das 6 (seis) ocorrências, totalizando o valor de R\$ 24.000,00 (vinte e quatro mil reais), conforme Tabela de Infrações do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 e alterações, considerada a circunstância atenuante do inciso III, §1º, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 e alterações, pela prática do disposto no art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei 7.565/1986, ao inobservar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.

2.6. Para afastamento dos argumentos de defesa, a decisão inicialmente destacou que as justificativas da interessada de que a aeronave PT-NTS possuía registro junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro sob a categoria "aeronave de instrução" com operações que ocorreriam dentro do limite de raio de 50 (cinquenta) milhas do aeródromo de origem, não prosperaram. Destacou que os despachos emitidos pela DAR-SP, setor competente desta Agência para emitir pareceres sobre aeronavegabilidade, acostado aos autos, são taxativos sobre a Categoria de Homologação da aeronave PT-NTS - Categoria Normal, conforme pode ser confirmado pela Tabela do SACI da Aeronavegabilidade, com dados da aeronave PT-NTS. A decisão destacou ainda que a DAR-SP afirma que a aeronave PT-NTS, apesar de possuir algumas características da Categoria de Homologação Primária, a sua operação deve atender ao requisito do RBHA 91, quanto à instalação da ELT.

2.7. A decisão também observou que especificamente as seções 91.205 (b) (17) e (c) do RBHA 91 apresentam a lista de equipamentos e instrumentos requeridos para operação de uma aeronave civil com as características da aeronave PT-NTS. Segundo a tela do SACI da Aeronavegabilidade da referida aeronave, a mesma possui o tipo de voo autorizado como VFR NOTURNO, e assim requer a instalação de um ELT para poder operar. Foi concluído, portanto, e conforme a fotografia do painel de controle da aeronave PT-NTS, a existência das infrações devido a ausência de instalação do ELT nos referidos voos.

2.8. **Do Recurso** - Em grau recursal, o autuado reiterou os mesmos argumentos apresentados em defesa prévia, complementando com o que se segue:

I - Não existe nenhuma violação dos Regulamentos Brasileiros, pois não há nenhum documento da Aeronave que diga sua Categoria e o recorrente operou a mesma com base nestes regulamentos que não deixam claro nenhuma exceção aos seus ditames.

II - Nos planos de voo apresentado pelo Aeroclube de São José dos Campos, a sala do AIS do Aeroporto SBSJ sempre é marcada de maneira a infirmar que o referido equipamento não está disponível e todos os planos foram devidamente aprovados sem restrição, o que corroborou com o entendimento que a aeronave PT-NTS é classificada como de categoria primária, assim liberada de portar um ELT, conforme RBHA.

III - Alegou operar aeronave Aero Boero modelo AB-115 de propriedade da União, para os fins de instrução primária, na qual existe a obrigatoriedade de navegações além dos limites estabelecidos. Afirma que nenhum Aeroclube que opera esse equipamento recebeu qualquer orientação das autoridades quanto a restrição de navegações, fazendo entender que atendem as características de Aeronave de Categoria Primária.

0.4. Pelo exposto, afirma entender não ter agido de modo infracional, espera que a dúvida suscitada seja dirimida pela divisão competente da ANAC e requer o cancelamento e o arquivamento do referido processo.

É o relato.

3. PRELIMINARES

Da Regularidade Processual - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

4. FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGACÕES DO INTERESSADO

4.1. **Da materialidade infracional** - As infrações foram capituladas no artigo 302, inciso III, alínea "c" do CBAer, que dispõe:

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

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

j) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves; (Grifou-se)

4.2. Nesse sentido, a seção 91.207 RBHA 91 estabelece a obrigatoriedade da fixação de um ELT para operar um avião civil registrado no Brasil, sendo as exceções a essa obrigatoriedade descritas taxativamente nos parágrafos (e) e (f) desta seção. Aviões enquanto engajados em operações de treinamento em voo local estão livres dessa obrigatoriedade desde que dentro de uma área com raio igual a 50 milhas (93km), conforme dispõe o regulamento, in verbis:

RBHA 91

91.207 TRANSMISSORES LOCALIZADORES DE EMERGÊNCIA (ELT)

(a) Exceto como previsto nos parágrafos (e) e (f) desta seção, **nenhuma pessoa pode operar um avião civil registrado no Brasil, a menos que:**

(1) exista, fixado ao avião, um transmissor localizador de emergência (ELT) do tipo automático e que esteja em condições operáveis para as operações regidas pelos RBHA 121 e 135, exceto que após 21 de junho de 2001 um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91 não pode ser usado em novas instalações; ou

(2) para operações que não aquelas especificadas no parágrafo (a)(1) desta seção, exista a bordo do avião um transmissor localizador de emergência aprovado, de tipo portátil ou automático, em condições de funcionamento, exceto que após 21 de junho de 2001 um ELT que atenda apenas aos requisitos da OTP (TSO) C91 não pode ser usado em novas instalações.

(...)

(f) O parágrafo (a) desta seção não se aplica a:

(1) aviões enquanto engajados em operações de treinamento de voo local conduzidas inteiramente dentro de uma área com raio igual a 50 milhas (93km) e centro no aeródromo de origem do voo;

(2) aviões enquanto engajados em voos relacionados com projetos e ensaios;

(3) aviões novos enquanto engajados em voos relacionados com produção, recebimento, preparação e entrega;

(4) aviões enquanto engajados em serviços aéreos de aplicação de agentes químicos e outras substâncias usadas em operações agrícolas;

(5) aviões aprovados pelas autoridades aeronáuticas para operações de pesquisas e desenvolvimento;

(6) aviões enquanto utilizados para demonstrar conformidade com requisitos, para treinamento de tripulantes e para exibições, competições ou pesquisas de mercado;

(7) aviões com capacidade para transportar a bordo somente uma pessoa, aviões categoria primária e ultraleves em geral;

4.3. A seção 91.205 reforça essa exigência na apresentação da lista de equipamentos e instrumentos requeridos para operação de uma aeronave civil motorizada no Brasil, in verbis:

91.205 REQUISITOS DE INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS, AERONAVE CIVIL MOTORIZADA E COM CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE VÁLIDO

(...)

(17) um transmissor localizador de emergência, se requerido por 91.207 deste regulamento;

(...)

4.4. Assim, por norma de eficácia cogente, fora as exceções expressas em regulamento, é vedado a operação de um avião civil no Brasil sem o porte de um transmissor localizador de emergência - ELT.

4.5. **Das Alegações do Interessado e do Cotejo dos Argumentos de Defesa** - No mérito, a Recorrente ratificou as mesmas alegações apresentadas em defesa prévia e citou que não há documento da Aeronave que informe sua categoria e citou possíveis evidências de que a aeronave PT-NTS, objeto das infrações apuradas nos referidos AIs, seria de categoria primária, excluídos da obrigatoriedade do porte de ELT conforme RBHA 91, seção 91.207 (f) (7). Diante das alegações apresentadas pelo interessado em

sede de defesa e o disposto em sede recursal com relação à reiteração de suas alegações de mérito apresentadas na defesa, 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 relator 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.

4.6. Com relação ao que fora complementado nas peças recursais, cumpre informar que as alegações também não merecem prosperar. O setor responsável à época diligenciou o questionamento direcionado à DAR-SP (Divisão de Aeronavegabilidade), setor competente desta Agência para emitir pareceres sobre aeronavegabilidade, acostado aos autos dos referidos processos. Foi devidamente esclarecido que a aeronave de marca PT-NTS, modelo EMB-712, nº de série 712012, tipo ICAO P28A, objeto dos presentes processos e responsável pelas operações apuradas como infracionais, encontra-se certificada na categoria "NORMAL", conforme Sistema Informatizado de Aviação Civil - SIAC e para essa categoria, foi emitida Especificação da Aeronave nº EA-7801 em favor da Indústria Aeronáutica Neiva S.A., cuja base de certificação são os requisitos constantes no RBAC 23.

4.7. Assim, a aeronave em questão não se trata de aeronave de categoria primária, conforme vem reiteradamente alegando a Autuada. A referida aeronave deve atender aos requisitos do RBHA 91, não se enquadrando as operações destacadas nos processos, em nenhuma das exceções à obrigatoriedade do uso de ELT.

4.8. Conforme fotografia do painel de controle da aeronave PT-NTS, onde consta a ausência da instalação do ELT e as cópias de folhas do Diário de Bordo da referida aeronave, fica comprovada a existência das infrações. A argumentação apresentada pelo interessado não foi suficiente para descaracterizar a materialidade das condutas infracionais apuradas pela Fiscalização.

5. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

5.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a necessidade de correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. Conforme Tabela de Infrações do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, pode-se observar que a interpretação da infração do artigo 302, III, "e" da Lei 7.565/86, se dá da seguinte forma:

- R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) - valor de multa mínimo referente à infração;
- R\$ 7.000,00 (sete mil reais) - valor de multa médio referente à infração;
- R\$ 10.000,00 (dez mil reais) - valor de multa máximo referente à infração.

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

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

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

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

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

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

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

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

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

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

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

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

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

5.4. **ATENUANTES** - Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 ("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.

5.5. Da mesma forma, entende-se que a Interessada 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 artigo 22, § 1º, inciso II.

5.6. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado a partir das datas das infrações ora analisadas. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC desta Agência, ora anexada a essa análise, ficou demonstrado que **não há** penalidades aplicadas em definitivo à Autuada antes da Decisão de Primeira Instância Administrativa, devendo ser aplicada a presente circunstância atenuante.

5.7. **AGRAVANTES** - Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

5.8. Ressalta-se que o risco à segurança já é parte do tipo infracional, que trata justamente da falta de adoção de ações que impeçam a degradação dos coeficientes de atrito a níveis considerados aptos a comprometer a segurança operacional. Por esse motivo, não se considera possível agravar a penalidade com base nesta circunstância agravante, já que a mesma já foi considerada quando da previsão da infração.

5.9. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**: Quanto ao valor das multas aplicadas pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado no processo, **entendo que cabe a manutenção em seu patamar mínimo para cada uma das infrações, R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), dada a presença de atenuante e ausência de agravantes.**

CONCLUSÃO

1. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** aos recursos, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do/a AEROCULUBE DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, conforme o quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
60800.210393/2011-35	646005154	04637/2011	12/08/2010	Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operações das aeronaves;	Artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986;	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)
60800.210461/2011-66	646000153	04626/2011	13/02/2010	Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operações das aeronaves;	Artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986;	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)
60800.210418/2011-09	646001151	04633/2011	16/02/2010	Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção	Artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)

				e operações das aeronaves;	Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986;	mil reais)
60800.210377/2011-42	646004156	04636/2011	20/02/2010	Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operações das aeronaves;	Artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986;	RS 4.000,00 (quatro mil reais)
60800.210323/2011-87	646003158	04635/2011	20/02/2010	Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operações das aeronaves;	Artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986;	RS 4.000,00 (quatro mil reais)
60800.210403/2011-32	646002150	04634/2011	17/02/2010	Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operações das aeronaves;	Artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986;	RS 4.000,00 (quatro mil reais)

2. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**
3. **Submete-se ao crivo do decisor.**

MARCOS DE ALMEIDA AMORIM
Técnico em Regulação de Aviação Civil
SIAPE 2346625



Documento assinado eletronicamente por **Marcos de Almeida Amorim, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 02/02/2018, às 15:57, 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 **1495843** e o código CRC **AF538319**.

Referência: Processo nº 60800.210418/2011-09

SEI nº 1495843



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 261/2018

PROCESSO Nº 60800.210418/2011-09

INTERESSADO: AERO CLUBE DE SAO JOSE DOS CAMPOS

Brasília, 02 de fevereiro de 2018.

PROCESSO: 60800.210418/2011-09

INTERESSADO: AERO CLUBE DE SAO JOSE DOS CAMPOS

1. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 1495843). 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.

2. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO cada uma** das multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do/a AERO CLUBE DE SAO JOSE DOS CAMPOS, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
60800.210393/2011-35	646005154	04637/2011	12/08/2010	Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operações das aeronaves;	Artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986;	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)
60800.210461/2011-66	646000153	04626/2011	13/02/2010	Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operações das aeronaves;	Artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986;	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)
60800.210418/2011-09	646001151	04633/2011	16/02/2010	Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operações das aeronaves;	Artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986;	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)
60800.210377/2011-	646001156	04636/2011	20/02/2010	Não observar as normas e regulamentos relativos à	Artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)

42	040004150	04030/2011	20/02/2010	manutenção e operações das aeronaves;	Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986;	4.000,00 (quatro mil reais)
60800.210323/2011-87	646003158	04635/2011	20/02/2010	Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operações das aeronaves;	Artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986;	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)
60800.210403/2011-32	646002150	04634/2011	17/02/2010	Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operações das aeronaves;	Artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565/1986;	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)

3. À Secretaria.
4. Notifique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 05/02/2018, às 12:30, 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 **1495867** e o código CRC **8AC924FF**.

Referência: Processo nº 60800.210418/2011-09

SEI nº 1495867