

PARECER N° 521/2018/ASJIN
 PROCESSO N° 00065.166380/2013-12
 INTERESSADO: UNIAIR TAXI AEREO LTDA

SSUNTO: Multa por infração ao CBAer

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre recurso interposto contra Decisão de 1ª Instância que multou a empresa em epígrafe por *permitir tripulação sem proficiência linguística*, infração fundamentada no artigo 302, inciso III, alínea "b" do CBAer, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS												
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Postagem do Recurso	Aferição Tempestividade	Prescrição Intercorrente
00065.166380/2013-12	647210159	13010/2013/SSO	PR-UNI	14/08/2010	07/11/2013	11/12/2013	02/01/2014	04/03/2015	08/05/2015	15/05/2015	29/12/2015	07/05/2018

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

Infração: *permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;*

Proponente: [Isaias de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 0644/DIRP/2016.]

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto pela **UNIAIR TAXI AEREO LTDA**, em face da decisão proferida no curso do processo em referência, originado do Auto de Infração - AI nº. **13010/2013/SSO**, lavrado em 07/11/2013, (fl. 01).

2. O Auto de Infração - AI descreve, em síntese, que a empresa contrariou o que preceitua a Seção 61.10 do RBHA 61, a saber:

Foi constatado através de análise de cópia do diário de bordo da aeronave de marcas PR-UNI, que a UNIAIR TAXI AEREO LTDA permitiu voo ao exterior (trecho SBPA-SUMU), em 14/08/2010, 15hZ, tripulada pelos Comandantes Telmo Tassinari Júnior CANAC 853507 e Co-piloto Tiago Gonçalves Muskoff CANAC 100460, sendo que os mesmos não possuíam naquela data certificado de proficiência linguística requerido em suas respectivas habilitações, contrariando o previsto na Resolução 100, de 03 de maio de 2009 e seção 61.10 do RBHA 061.

HISTÓRICO

3. **Relatório de Fiscalização e seus anexos (fls. 02 à 10)** - A infração foi constatada após análise de cópia do diário de bordo e confirmada por meio de consultas às telas "INFO>AERONAVE.MOVIMENTO GRUPO 2", "INFO>AERONAVE>STATUS" e "DETALHE AERONAVEGANTES" do Sistema de Aviação Civil - SACI.

4. **Notificação do AI e apresentação de Defesa Prévia** - a empresa foi regularmente notificada da autuação em 11/12/2013, conforme comprova o AR (fl. 11) e apresentou Defesa protocolada nesta Agência em 02/01/2014 (fls. 12 à 13) e anexos (fls. 14 à 27).

5. **Decisão de 1ª Instância:** em 04/03/2015, após analisar a Defesa Prévia da autuada, a ACPI/SPO decidiu pela aplicação da penalidade no valor de R\$ 4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais), pela prática no disposto no artigo 302, inciso III, alínea "b", do CBAer (fls. 28 à 31-v), sem considerar a existência de circunstâncias agravantes e considerando a existência da circunstância atenuante prevista no inciso III, do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, ou seja, a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

6. **Recurso à 2ª Instância:** Após ser notificada da DC1, em 08/05/2015, conforme comprova o AR (fl. 41), a autuada postou Recurso em 19/05/2015 (fls. 37 à 38 e anexos fls. 39 à 40).

7. **Formulário de Solicitação de cópias e certidão de vistas** - A autuada solicitou e obteve vista e cópia dos autos conforme comprova Certidão em 05/07/2016 (fls. 68 à 69).

8. **Certidão de Tempestividade:** Em Despacho (fl. 67) datado de 29/12/2015 a Secretária da antiga Junta Recursal certificou a tempestividade do Recurso protocolado pela autuada.

9. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 19/02/2018.

É o relato.

PRELIMINARES

10. Inicialmente, a autuada requer a nulidade do processo administrativo pois, segundo ela, o órgão julgador recusou-se a analisar os elementos trazidos na defesa apresentada o que afetou profundamente o seu direito a ampla defesa e ao contraditório. Nesse sentido, destaco que a jurisprudência pátria fala expressamente não ser necessário rebater todos os argumentos de defesa e que isso não implica nulidade da decisão prolatada:

TJ-DF - Embargos de Declaração no Agravo Regimental no(a) Mandado de Segurança EMD4 201400203178354 Mandado de Segurança (TJ-DF)

Data de publicação: 16/03/2015

Ementa: EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NO AGRAVO REGIMENTAL NO MANDADO DE SEGURANÇA. DECISÃO QUE INADMITIU MANDADO DE SEGURANÇA. PEDIDO DE MANIFESTAÇÃO SOBRE OS ARGUMENTOS DA DEFESA. Apreciação DO TEMA PELO ACÓRDÃO EMBARGADO. INOCORRÊNCIA DE OMISSÃO. PRETENSÃO DE ALTERAR O RESULTADO DESFAVORÁVEL DO JULGADO. EMBARGOS CONHECIDOS E NÃO PROVIDOS. 1. Os embargos de declaração visam à integração do julgado, buscando a sua complementação mediante a **apreciação** de questões **não** examinadas, cuja análise se fazia necessária, seja por força do efeito devolutivo – matérias impugnadas no recurso - ou do efeito translativo – temas de ordem pública, que autorizam exame de ofício. Na espécie, em relação à alegada omissão, verifica-se que o embargante pretende, tão-somente, alterar a conclusão do julgado, uma vez que decidida de modo contrário às suas pretensões, o que é vedado na estreita sede dos embargos de declaração, diante da ausência dos vícios de omissão, ambiguidade, contradição ou obscuridade, previstos no artigo 619 do Código de Processo Penal. 2. O julgador **não** é obrigado a rebater, um a um, todos os **argumentos** tecidos pelas partes, bastando a fundamentação suficiente e idônea a embasar sua convicção motivada. 3. Embargos conhecidos e **não** providos.

11. **Regularidade Processual** - Considerando os documentos anexados ao processo acuso a regularidade processual nos presentes feitos visto que foram preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial a ampla defesa e o contraditório. Houve trâmite regular e sem estagnação dentro dos limites permitidos pela lei de prescrição, bem como foram observados os prazos e elementos de defesa garantidos ao regulado. Desse modo, julgo o processo apto à decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

12. **Da materialidade infracional e fundamentação da penalidade** - A interessada foi autuada por ter sido constatado pela análise de cópia do diário de bordo da aeronave PR-UNI que a empresa permitiu voo ao exterior (trecho SBPA-SUMU), em 14/08/2010, 15hZ com a tripulação sem possuir, naquela data, certificado de proficiência linguística, contrariando o art. 302, inciso III, alínea "b", do CBAer c/c a Seção 61.10 do RBHA 61, a saber:

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

(...)

III. Infrações imputáveis às concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos:

(...)

b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular.

13. A Resolução Nº 100, de 13/05/2009, publicada no DOU de 15/05/2009, Seção 1, p. 22 e retificado no DOU de 25/05/2009, Seção 1, p. 11) deu nova redação à seção 61.10 - Comunicações

radiotelefônicas e proficiência na língua inglesa requerida para o exercício de atividade na aviação civil, determinando que os requisitos estabelecidos naquela Seção aplicam-se aos pilotos operando voos internacionais e que a partir de 05 de março de 2010, nenhum piloto de avião ou de helicóptero poderá operar aeronaves de marcas brasileiras sem que esteja averbado em seu certificado de habilitação técnica o nível de proficiência na língua inglesa demonstrado no momento da avaliação (para os níveis 4, 5 e 6) ou uma ressalva para os níveis 3, 2 e 1: "English Not Compliant Annex 1". Tal ressalva será averbada, também, quando da reavaliação de suas habilitações, para os pilotos que não realizaram a avaliação de proficiência linguística.

14. **Das razões recursais** - A autuada apresentou Recurso contra a decisão administrativa ratificando as alegações feitas em sede de Defesa Prévia, nos seguintes termos:

- I - Que opera a dezesseis anos sem nenhuma notificação, pois a companhia prioriza a segurança de voo;
- II - Que os pilotos referenciados: Cmte. Tassinari-Ten. Cel Aviador da FAB (Reserva Remunerada) & Cop. Musskopf Bacharel em Ciências Aeronáuticas possuíam as certificações de ICAO 4 e 5 respectivamente e também haviam sido previamente aprovados em Pré- Test da ANAC em 2008 e 2009, sendo que a agência reguladora em e-mail de 22.09.2010 admitiu: "A ANAC está implementando, com máxima prioridade, uma melhoria no processo, visando aumentar o número de credenciados sem prejuízos dos critérios de segurança operacional."
- III - A ICA 100-12/2009: citava o uso da língua inglesa para voos internacionais e que "Será utilizado também o idioma espanhol naqueles espaços aéreos designados pelo DECEA, em função dos acordos internacionais.;"
- IV - Tratado de Assunção referência o uso da língua portuguesa e espanhola;
- V - RBHA 61.10 referência o uso da língua inglesa e língua do país da estação de solo utilizada.
- VI - Na Assembléia 36 da ICAO que instou os Estados contratantes a aceitarem em seu próprio espaço aéreo até "05.03.2011" e "não restringir o seu operadores a realização de operações de aviação comercial ou geral de entrar no espaço aéreo de outros estados. (relembra-se que o Brasil é membro permanente por possuir cadeira na OACI).

15. Em relação à Instrução do Comando da Aeronáutica - ICA 100-12/2009 destaco que aquela norma disciplina as "Regras do Ar e os Serviços de Tráfego Aéreo" e os procedimentos lá descritos, de observância obrigatória, aplicam-se aos órgãos ATS ("órgão dos serviços de tráfego") e às aeronaves que utilizem o espaço aéreo sob jurisdição do Brasil. A parte da ICA 100-12/2009, a que se refere a autuada (fl. 20), é o item "15.4 IDIOMAS" e este item está inserido no capítulo 15 FRASEOLOGIA que é um procedimento estabelecido com o objetivo de assegurar a uniformidade das comunicações radiotelefônicas, reduzir ao mínimo o tempo de transmissão das mensagens e proporcionar autorizações claras e concisas.

O citado item "15.4 IDIOMAS" traz o seguinte:
15.4 IDIOMAS
15.4.1 O Português deve ser o idioma normalmente utilizado.
15.4.2 O Inglês será usado como idioma internacional.
15.4.3 Será utilizado também o idioma Espanhol naqueles espaços aéreos designados pelo DECEA, em função de acordos internacionais.
NOTA: A fraseologia não deve ser utilizada com misturas de idiomas.

16. Especificamente, o item 15.4.3, transcrito no Recurso da autuada, aponta que será utilizado **também** (grifo meu) o idioma Espanhol naqueles espaços aéreos designados pelo DECEA, em função de acordos internacionais. Mas, o item 15.4.2 é taxativo: o Inglês será usado como idioma internacional. Usar o Espanhol naquelas condições é permitido mas o Inglês continua sendo usado como idioma internacional.

17. Já em relação ao Tratado de Assunção a que se referiu a autuada em seu Recurso (fls. 21 à 22), não se aplica à proficiência linguística dos pilotos regulamentada pela autoridade da aviação civil brasileira e sim ao Mercado Comum - Mercosul e trata especificamente dos documentos de trabalho produzidos no âmbito do referido Mercado Comum.

18. Relativamente à versão da Seção RBHA 61.10 que fazia referência ao uso da língua inglesa e língua do país da estação de solo utilizada, há que esclarecer que aquele comando contido no RBHA 61 não estava mais em vigor, na data da infração, pois a Resolução N° 100, de 13/05/2009, publicada no DOU de 15/05/2009, Seção 1, p. 22 e retificado no DOU de 25/05/2009, Seção 1, p. 11) deu nova redação à referida seção 61.10 como já transcrito no item anterior que tratou da "Da materialidade infracional e fundamentação da penalidade".

19. No tocante à alegação da autuada de que na Assembléia 36 da ICAO que instou os Estados contratantes a aceitarem em seu próprio espaço aéreo até "05.03.2011" e "não restringir o seu operadores a realização de operações de aviação comercial ou geral de entrar no espaço aéreo de outros estados. (relembra-se que o Brasil é membro permanente por possuir cadeira na OACI) também não se referem à proficiência linguística.

20. Ao contrário, o DOC 9835, intitulado "Manual de Implementação dos Requisitos de Proficiência Linguística da OACI", apresenta no início de seu texto a seguinte afirmação:

"Especialistas em Segurança Operacional estão constantemente buscando identificar meios de melhorar a segurança de voo para reduzir os já considerados baixos índices de acidentes. Com as falhas mecânicas aparecendo de forma menos proeminente nos acidentes aéreos, mais atenção tem sido focada, recentemente, nos fatores humanos que contribuem para os mesmos. A comunicação é um elemento humano que está recebendo renovada atenção."

21. Nesse sentido, as comunicações radiotelefônicas entre pilotos e controladores de tráfego aéreo têm recebido atenção especial, tendo em vista o papel significativo da língua em vários acidentes e incidentes. Em apenas quatro acidentes, ocorridos em Tenerife (1977), Nova Iorque (1990), Cali (1996) e Índia (1995), mais de 1100 pessoas morreram. Além destes, outros acidentes não-fatais e incidentes foram reportados, tendo como elemento comum o fato de a **proficiência na língua inglesa** ter sido insuficiente por parte dos pilotos ou controladores, contribuindo, assim, para a cadeia de eventos que levou aos acidentes. Como consequência, a preocupação em garantir que os profissionais do controle de tráfego aéreo e os tripulantes de voo sejam capazes de falar e compreender a língua utilizada nas comunicações radiotelefônicas levou a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) a adotar medidas relativas a um maior rigor de proficiência linguística para aviação civil internacional.

22. Visando diminuir as possibilidades de todas as camadas serem ultrapassadas, a OACI estabeleceu requisitos mais rigorosos de proficiência linguística para pilotos e controladores de tráfego aéreo. Além de enfatizar a necessidade do uso da fraseologia padronizada, a proficiência no inglês geral destes profissionais deve ser avaliada, de acordo com a escala de níveis de proficiência linguística e dos descritores holísticos descritos no Anexo I (Personnel Licensing – Licenças de Pessoal).

23. Sendo o Brasil um dos países-membros da OACI, cabe à Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), como autoridade de aviação civil, a responsabilidade de certificar pilotos de aviões e helicópteros envolvidos em operações internacionais. Para que tais pilotos comprovem a proficiência linguística, deverão demonstrar as habilidades de falar e compreender a língua utilizada nas comunicações radiotelefônicas pelo menos ao Nível Operacional (Nível 4), de uma escala de níveis que varia do Nível 1 (Pré-elementar) ao Nível 6 (Expert), através da realização de um teste de inglês, o Santos Dumont English Assessment.

A aplicação dos testes pela ANAC para fins de licenças foi iniciada em dezembro de 2007. De 5 março de 2008 até 5 de março de 2009, com o objetivo de minimizar os riscos, era recomendado haver em todos os momentos do voo ao menos um piloto com proficiência linguística nível 4, 5 ou 6. A partir de 05 de março de 2009, a proficiência linguística passou a ser exigida de todos os pilotos em voos internacionais.

24. Isso posto, constata-se que a proficiência linguística é requisito essencial para a Certificação de Pilotos e a ANAC segue as orientações contidas no DOC 9835 - "Manual de Implementação dos Requisitos de Proficiência Linguística da OACI".

25. **Questão de fato.** Diante das alegações apresentadas pelo interessado em sede de defesa e em sede recursal, 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 analista 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, nos seguintes termos:

"De acordo com a cópia da folha n° 0003 do Diário de Bordo n° 03/PR-UNI/2010 (fl. 03) foi constatada a operação da referida aeronave, na data, horário e trecho informados pelo Auto de Infração em referência, pelos Srs. Telmo Tassinari Júnior, Código ANAC 853507 e Tiago Gonçalves Musskopf, Código ANAC 100460, como Comandante e Segundo Comandante, respectivamente. E, conforme as cópias da Tela do SACI da Consulta File do Aeronauta, referente aos citados tripulantes (fl. 09/10), a **inclusão dos Níveis 4 e 5 de Proficiência Linguística só ocorreu em 14/01/2011** (grifo meu), posterior à operação retratada no Auto de Infração em referência.

26. Assim, por essas razões, não acolho as alegações apresentadas pela autuada em sede de recurso.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

27. Por todo o exposto nesta decisão e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no 302, III, alínea "b", da Lei n° 7.565, de 1986, ou seja: "Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações: [...]III. *Infrações imputáveis às concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos: permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular.* [...]".

28. Para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC n° 25, de 25 de abril de 2008, relativa ao art. 302, III, "b", do CBAer (Anexo II - Código TSH), é a de aplicação de multa no valor de R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais) no patamar mínimo, R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais) no patamar intermediário e R\$ 6.000,00 (seis mil reais) no patamar máximo.

29. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária, a Instrução Normativa - IN ANAC n° 08, de 6 de junho de 2008, dispõe, em seu art. 57, que se deve partir do valor intermediário constante das tabelas de multas anexas à Resolução ANAC n° 25, de 2008, para, então, diminuir ou aumentar o valor conforme a existência de circunstâncias atenuantes ou agravantes.

30. Em consulta ao extrato de Lançamentos do SIGEC (Extrato DOC.SEI n° 1568810), realizada em 28/02/2018, agora em sede recursal, observa-se a inexistência de aplicação de penalidades em definitivo, no período de um ano do cometimento a infração em julgamento, isto é, 14/08/2009 a 14/08/2010.

31. Quanto às circunstâncias agravantes não restou configurada nenhuma das agravantes previstas no art. 22, § 2º, da Resolução ANAC n° 25, de 2008, bem como do art. 58, § 2º, da IN ANAC n° 08, de 2008.

32. Observada a incidência de 1 (uma) circunstância atenuante e de nenhuma circunstância agravante, proponho fixar o valor da penalidade da multa no patamar mínimo, isto é, R\$ 2.400,00 (quatro mil reais) para cada infração, a saber: permitir o Sr. Telmo Tassinari Júnior operar a aeronave PR-UNI, no dia 14/08/2010, em voo internacional, sem possuir a Proficiência Linguística averbada em sua Habilitação e permitir ao Sr. Tiago Gonçalves Musskopf compor a tripulação, do mesmo voo internacional, sem possuir a Proficiência Linguística averbada em sua Habilitação, totalizando assim o valor de R\$ 4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais)

SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:

33. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado no processo, **entendo que deve ser mantido o valor da multa no patamar mínimo de R\$ 4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais).**

CONCLUSÃO

34. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, MANTENDO o valor da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em R\$ 4.800,00 (quatro mil e oitocentos reais) conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.166380/2013-12	647210159	13010/2013/SSO	PR-UNI	14/08/2010	<i>permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular</i>	art. 302, inciso III, alínea "b", do CBAer c/c a Seção 61.10 do RBHA 61	R\$ 4.800,00

É o Parecer e Proposta de Decisão.

À consideração superior.

ISAIAS DE BRITO NETO

SIAPE 1291577



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto**, Analista Administrativo, em 01/03/2018, às 08:36, 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 **1560695** e o código CRC **F3757AB5**.

Referência: Processo nº 00065.166380/2013-12

SEI nº 1560695



Superintendência de Administração e Finanças - SAF
Gerência Planejamento, Orçamento, Finanças e Contabilidade - GPOF

Impresso por: ANAC\saiaas.Neto

Data/Hora: 28-02-2018 15:36:45

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: UNIAIR TAXI AEREO LTDA

Nº ANAC: 30000691275

CNPJ/CPF: 04261159000110

CADIN: Não

Div. Ativa: Não

Tipo Usuário: Integral

UF:

Receita	NºProcesso	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	<u>647210159</u>	00065166380201312	12/06/2015	14/08/2010	R\$ 4.800,00		0,00	0,00		RE2	0,00
Total devido em 28-02-2018 (em reais):											0,00

Legenda do Campo Situação

DC1 - Decidido em 1ª instância mas ainda aguardando ciência	PU3 - Punido 3ª instância
PU1 - Punido 1ª Instância	IT3 - Punido pq recurso em 3ª instância foi intempestivo
RE2 - Recurso de 2ª Instância	RAN - Processo em revisão por iniciativa da ANAC
ITD - Recurso em 2ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	CD - CADIN
DC2 - Decidido em 2ª instância mas aguardando ciência	EF - EXECUÇÃO FISCAL
DG2 - Deligências por iniciativa da 2ª instância	PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
CAN - Cancelado	GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
PU2 - Punido 2ª instância	SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
IT2 - Punido pq recurso em 2ª foi intempestivo	SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
RE3 - Recurso de 3ª instância	GDE - Garantia da Execução por Depósito Judicial
ITT - Recurso em 3ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	PC - PARCELADO
IN3 - Recurso não foi admitido a 3ª instância	PG - Quitado
AD3 - Recurso admitido em 3ª instância	DA - Dívida Ativa
DC3 - Decidido em 3ª instância mas aguardando ciência	PU - Punido
DG3 - Deligências por iniciativa da 3ª instância	RE - Recurso
RVT - Revisto	RS - Recurso Superior
RVS - Processo em revisão por iniciativa do interessado	CA - Cancelado
INR - Revisão a pedido ou por iniciativa da anac não foi admitida	PGDJ - Quitado Depósito Judicial Convertido em Renda



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 605/2018

PROCESSO Nº 00065.166380/2013-12

INTERESSADO: UNIAIR TAXI AEREO LTDA

1. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 1560695). 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, de 1999.

2. Os autos confirmam, fe acordo com a cópia da folha nº 0003 do Diário de Bordo nº 03/PR-UNI/2010 (fl. 03) foi constatada a operação da referida aeronave, na data, horário e trecho informados pelo Auto de Infração em referência, pelos Srs. Telmo Tassinari Júnior, Código ANAC 853507 e Tiago Gonçalves Musskopf, Código ANAC 100460, como Comandante e Segundo Comandante, respectivamente. E, conforme as cópias da Tela do SACI da Consulta File do Aeronauta, referente aos citados tripulantes (fl. 09/10), a inclusão dos Níveis 4 e 5 de Proficiência Linguística só ocorreu em 14/01/2011, posterior à operação retratada no Auto de Infração em referência, tendo sido as alegações de defesa insuficientes para afastar a caracterização da prática infracional.

3. 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 ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do/a UNIAIR TAXI AEREO LTDA, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	Decisão Administrativa de Segunda Instância
00065.166380/2013-12	<u>647210159</u>	13010/2013/SSO	PR-UNI	14/08/2010	- Infração 1: permitir o Sr. Telmo Tassinari Júnior operar a aeronave PR-UNI, no dia 14/08/2010, em voo internacional, sem possuir a Proficiência Linguística averbada em sua Habilitação. Sanção: Multa de R\$ 2.400,00 - Infração 2: permitir ao Sr. Tiago Gonçalves Musskopf compor a tripulação, do mesmo voo internacional, sem possuir a Proficiência Linguística averbada em sua Habilitação. Sanção: Multa de R\$ 2.400,00	art. 302, inciso III, alínea "b", do CBAer c/c a Seção 61.10 do RBHA 61	NEGAR PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do/a UNIAIR TAXI AEREO LTDA pelas duas infrações descritas nos autos, totalizando o valor de R\$ 4.800,00

4. À Secretaria.
5. 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 02/03/2018, às 17:22, 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 **1568834** e o código CRC **86BCCFB4**.

Referência: Processo nº 00065.166380/2013-12

SEI nº 1568834