PARECER Nº **174/2019/JULG ASJIN/ASJIN**
PROCESSO Nº 00058.075106/2013-24
INTERESSADO: FERNANDO CARLOS DA SILVA, COORDENAÇÃO DE CONTROLE E PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AI/NI: 11769/2013/SSO **Data da Lavratura:** 18/09/2013

Crédito de Multa (nº SIGEC): 657.496/16-3

Infração: *Deixar de comunicar incidente*.

Enquadramento: alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a letra "c" do item 91.3 do RBHA 91.

Proponente: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009).

INTRODUÇÃO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, por descumprimento da alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, cujo Auto de Infração nº. 11769/2013/SSO foi lavrado, em 18/09/2013 (fl. 01), com a seguinte descrição, abaixo *in verbis*:

> DATA: 08/02/2013 HORA: 16h15 LOCAL: Ceres/GO.
>
> Descrição da Ocorrência: *Deixar de comunicar incidente.*
>
> Histórico: Foi constatado que o piloto FERNANDO CARLOS DA SILVA, deixou de comunicar desvio de regra em pouso de precaução em local fechado pelo NOTAM (Aeródromo SWCZ), no dia 08/02/2013, por volta das 16h15, na cidade de Ceres/GO, com aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-CEO, contrariando o previsto no item 91.3 "c"do RBHA 91.
>
> Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "n", do CBA - Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Em Relatório de Fiscalização nº. 111/2013/GVAG-BR/ANAC, datado de 17/09/2013 (fls. 02 e 03), a fiscalização da ANAC, aponta conforme abaixo, *in verbis*:

> **Relatório de Fiscalização nº. 111/2013/GVAG-BR/ANAC**
>
> [...]
>
> No Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA nº 74/GGAP/2013 (fl. 02), foi registrado que em 08 de fevereiro de 2013, por volta das 16h15min, o piloto relacionado para a operação, Sr. FERNANDO CARLOS DA SILVA (Cód. ANAC 133561), ao se aproximar da cidade de Ceres/GO, encontrou formações meteorológicas pesadas que o obrigaram a efetuar pouso no aeródromo SWCZ que estava fechado pelo NOTAM em vigor nº F3652/2012, com sinalização padrão de aeródromo interditado em ambas as cabeceiras.
>
> Após a primeira tentativa de pouso na cabeceira 15, o piloto arremeteu em função de uma rampa inadequada de aproximação ocasionada pela vegetação antes da cabeceira da pista. Na segunda tentativa, optou por realizar a aproximação para cabeceira 33, realizando um pouso com componente de vento de cauda (21Kt). O toque ocorreu cerca de 60m antes da cabeceira 33, havendo a perda de controle no solo em seguida. [...]
>
> Com efeito, prevê o mencionado *RBHA* exceção para a hipótese de ocorrência de alguma anormalidade, desde que o piloto envie um relatório por escrito ao Departamento de Aviação Civil, hoje, esta ANAC, descrevendo o motivo da anormalidade ocorrida durante a operação.
>
> Outro não pode ser o sentido do ato normativo em tela, eis que o que se procura tutelar é a

situação de emergência, de necessidade, a demandar tratamento excepcional. Ressalta-se que a utilização de tais informações constantes do relatório à ANAC a fim de controles estatísticos de segurança de voo, bem como para produzir índices, parâmetros, comparações, entre outras, determinando, então, o campo de sua ação quanto ao aspecto regulatório.

Não há nos autos qualquer prova de tal providência tenha sido tomada pelo piloto ou pelo operador, ou seja, de que o mesmo tenha enviado o referido relatório no primeiro momento, posterior, ao ocorrido. [...]

À fl. 04, o Boletim de Registro de Ocorrência de Aeronave - BROA, datado de 20/02/2013, apresenta os seguintes dados quanto à descrição de ocorrência:

Registro de Ocorrência de Aeronave - BROA

10. DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA

A aeronave realizava um voo visual diurno de Rio Verde - GO (Aeródromo General Leite de Castro - SWLC) para Porangatu - GO (SWWA) com um tripulante e três passageiros a bordo.

O piloto informou que, ao se aproximar da Cidade de Ceres - GO, encontrou formações meteorológicas pesadas que o obrigam a efetuar o pouso nessa localidade (SWCZ). O aeródromo SWCZ estava fechado pelo NOTAM em vigor F3652/2012, com sinalização Padrão de Aeródromo interditado em ambas as cabeceiras.

Após a primeira tentativa de pouso na cabeceira 15, o piloto arremeteu em função de uma rampa inadequada de aproximação ocasionada pela vegetação (árvores) antes da cabeceira da pista.

Na segunda tentativa, optou por realizar a aproximação para a cabeceira (33(), realizando um pouso com componente de vento de cauda (21Kt).

O toque ocorreu cerca de 60m antes da cabeceira 33, havendo a perda de controle no solo em seguida.

A aeronave sofreu danos graves. Todos os ocupantes saíram ilesos.

Após regular notificação do interessado, em 08/11/2013 (fl. 09), este apresenta a sua defesa, oportunidade em que alega que, ao constatar a mudança do tempo, ficou impossibilitado de seguir para as alternativas, como antes planejado, realizando, então, pouso de emergência em Ceres-GO (SWCZ), sofrendo um incidente, o qual, *segundo afirma*, foi comunicado à autoridade mais próxima da cidade de Ceres-GO (Corpo de Bombeiros), tendo, assim, assegurado a integridade física dos passageiros do voo. O interessado afirma, ainda, ter comparecido no local do acidente, *no dia seguinte ao fato*, uma equipe do SERIPA VI, esta [liderada] pelo Major Sérgio Henrique de Paiva.

O setor competente, em decisão motivada, datada de 10/08/2016 (fls. 18 a 20), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, aplicando, considerando presença de condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08) e a ausência de agravantes (incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08), ao final, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R$ 2.000,00 (dois mil reais).

No presente processo, verifica-se notificação de decisão, datada de 20/09/2016 (SEI! 0029638), a qual foi recebida pelo interessado, em 27/09/2016 (SEI! 0072475).

O interessado apresenta o seu recurso, em 10/10/2016 (SEI! 0089152), alegando que: (i) "[os] objetivos estabelecidos como resultado da ação devida ao piloto em comando prevista na letra "c" do RBHA 91.3 foram atingidos uma vez que foi gerada a informação para confecção do mecanismo apropriado (BROA)"; (ii) "[a] consolidação, em um único documento, [...] BROA, permite que a ANAC internalize as informações factuais da ocorrência, [...] conforme consta no MPR-OOl-004/GGAP [...]"; (iii) "[...] o processo de confecção do BROA tem início pelo 'recebimento da ficha de confirmação de ocorrência - aviação civil, emitida pelo elo SIPAER de investigação [...], [a qual] contém todos os dados referentes à ocorrência, que são a base para a elaboração do BROA'"; (iv) "[...] destaca-se que pode estar ocorrendo um pequeno conflito de interpretação da legislação por parte dos pilotos em comando, no sentido de entenderem que caberia o envio de um relatório escrito à ANAC por terem se desviado de uma regra prevista no RBHA 91, [...] mas que não resultou em acidente ou incidente aeronáutico; (v) "[consultando-se] o MPR 001-004 não foi encontrada outra possibilidade para abertura do BROA que não pelo

recebimento da FNCO05C, recebida pela ANAC através do Elo SIPAER"; (vi) "[cresce] de importância a revisão do RBHA 91 no sentido de dirimir possíveis dúvidas de deveres a serem seguidos [...], ao definir o texto do RBHA 91.3 deixou a possibilidade ao piloto em comando para desviar-se de qualquer regra prevista, em face de emergência, na extensão requerida para fazer frente à emergência, devendo posteriormente comunicar tal fato por meio de relatório escrito. Porém, não explicitou que, caso as ações tomadas tenham resultado em acidente essa comunicação seria feita por qualquer pessoa ao elo do SIPAER, ação essa prevista no Protocolo de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas. [...]; e (vii) "[...] o planejamento de voo não previa o pouso no aeródromo de SWCZ, que tal pouso ocorreu devido à situação de emergência, e que, ainda, o afastamento das regras na extensão requerida para fazer frente à emergência não resultou em sucesso tendo a aeronave sofrido o incidente aeronáutico motivador de todo o processo".

Dos Outros Atos Processuais:

- Dados da aeronave PR-CEO (fl. 05);
- Página do Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil - SACI no perfil do interessado (fl. 06);
- Despacho nº. 372/2013/GVAG-BR/SSO/ANAC, 25/09/2013 (fl. 07);
- Página do Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil - SACI no perfil do interessado (fl. 13);
- Termo de Decurso de Prazo, datado de 23/05/2016 (fl. 15);
- Despacho de encaminhamento da ACPI/SPO, datado de 31/05/2016 (fl. 17); e
- Despacho de aferição de tempestividade recursal, de 27/09/2017 (SEI! 1096874).

É o breve Relatório.

1. FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Deixar de comunicar incidente.

O interessado foi autuado porque, *segundo à fiscalização*, *não comunicou ocorrência aos órgãos competentes*, em afronta à alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a letra "c" do item 91.3 do RBHA 91, com a seguinte descrição, *in verbis*:

> DATA: 08/02/2013 HORA: 16h15 LOCAL: Ceres/GO.
>
> Descrição da Ocorrência: *Deixar de comunicar incidente.*
>
> Histórico: Foi constatado que o piloto FERNANDO CARLOS DA SILVO, deixou de comunicar desvio de regra em pouso de precaução em local fechado pelo NOTAM (Aeródromo SWCZ), no dia 08/02/2013, por volta das 16h15, na cidade de Ceres/GO, com aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-CEO, contrariando o previsto no item 91.3 "c"do RBHA 91.
>
> Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea "n", do CBA - Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea alínea "n" do inciso II do artigo 302 do CBA, que dispõe o seguinte, *in verbis*:

> **CBA**
>
> Art. 302. A **multa** será aplicada pela prática das seguintes infrações: (...)
>
> II – infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves; (...)
>
> **n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo**; (...)

(**grifos nossos**)

Com relação à norma complementar, deve-se observar a letra "c" do item 91.3 do RBHA 91, conforme abaixo *in verbis*:

> **RBHA 91**
>
> **91.3 - RESPONSABILIDADE E AUTORIDADE DO PILOTO EM COMANDO**
>
> (a) O piloto em comando de uma aeronave é diretamente responsável pela operação da aeronave e tem a autoridade final para tanto.
>
> (b) Em uma emergência requerendo ação imediata, o piloto em comando pode desviar-se de qualquer regra deste regulamento na extensão requerida para fazer face à emergência.
>
> (c) **Cada piloto em comando que desviar-se de uma regra conforme o parágrafo (b) desta seção deve enviar um relatório escrito ao DAC (SERAC) descrevendo o desvio e o motivo do desvio**. (...)

Conforme Relatório de Fiscalização nº. 111/2013/GVAG-BR/ANAC, datado de 17/09/2013 (fls. 02 e 03), a fiscalização da ANAC, aponta que o interessado não enviou relatório escrito ao DAC, hoje ANAC, oportunidade em que deveria ter descrito, *expressamente*, a situação de emergência vivenciada naquela referida operação da aeronave, não apresentando, então, o motivo de ter realizado o referido desvio, *contrariando*, assim, o disposto na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a letra "c" do item 91.3 do RBHA 91.

Destaca-se que, com base na Tabela do ANEXO I da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, para *pessoa física*, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R$ 2.000,00 (grau mínimo); R$ 3.500,00 (grau médio) ou R$ 5.000,00 (grau máximo).

Ao se relacionar o fato concreto, este descrito no Auto de Infração do presente processo, com o que determina os fragmentos legais descritos, configura-se o descumprimento da legislação em vigor pelo autuado.

2. DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)

No caso em tela, conforme Relatório de Fiscalização nº. 111/2013/GVAG-BR/ANAC, datado de 17/09/2013 (fls. 02 e 03), a fiscalização da ANAC, aponta que o interessado não enviou relatório escrito ao DAC, hoje ANAC, oportunidade em que deveria ter descrito, *expressamente*, a situação de emergência vivenciada naquela referida operação da aeronave, não apresentando, então, o motivo de ter realizado o referido desvio, contrariando, assim, o disposto na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a letra "c" do item 91.3 do RBHA 91.

3. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

Após, regular, notificação do interessado, em 08/11/2013 (fl. 09), este apresenta a sua defesa, oportunidade em que alega que, ao constatar a mudança do tempo, ficou impossibilitado de seguir para as alternativas, como antes planejado, realizando, então, pouso de emergência em Ceres-GO (SWCZ), sofrendo um incidente, o qual, segundo afirma, foi comunicado à autoridade mais próxima da cidade de Ceres-GO (Corpo de Bombeiros), tendo assegurado a integridade física dos passageiros do voo. O interessado afirma, ainda, ter comparecido no local do acidente, *no dia seguinte ao fato*, uma equipe do SERIPA VI, esta [liderada] pelo Major Sérgio Henrique de Paiva.

Importante ressaltar que todas as alegações apostas pelo interessado em sede de defesa foram, *devidamente*, afastadas pelo agente decisor de primeira instância (fls. 18 a 20), argumentações estas que serão utilizadas como fundamentadoras, também, desta proposta de decisão, com fulcro no §1º do artigo 50 da Lei n º. 9.784/99.

Em sede recursal, o interessado, em 10/10/2016 (SEI! 0089152), alega que:

(i) "[os] objetivos estabelecidos como resultado da ação devida ao piloto em comando prevista na letra "c" do RBHA 91.3 foram atingidos uma vez que foi gerada a informação para confecção do mecanismo apropriado (BROA) - Observa-se que a informação requerida pela norma (letra "c" do item 91.3 do RBHA 91) não determina que esta seja específica para a elaboração do BROA, mas, *sim*, a ser oferecida ao órgão regulador para que este venha a realizar o controle necessário. O fato da autoridade de aviação ter elaborado o referido BROA (fl. 04), não deve servir como excludente de sua responsabilização por não ter cumprido a norma em vigor, ao deixar de comunicar desvio de procedimento que, *inclusive*, resultou no incidente ocorrido com a aeronave PR-CEO, *conforme apontado pela fiscalização*.

(ii) "[a] consolidação, em um único documento, [...] BROA, permite que a ANAC internalize as informações factuais da ocorrência, [...] conforme consta no MPR-OOl-004/GGAP [...]" - A norma é clara, ao determinar que "[cada] piloto em comando que desviar-se de uma regra conforme o parágrafo (b) desta seção deve enviar um relatório escrito ao DAC (SERAC) descrevendo o desvio e o motivo do desvio". *No caso em tela*, esta comunicação quanto ao desvio realizado, *por escrito*, *conforme apontado pela fiscalização*, não ocorreu, o que é infração às normas aeronáuticas.

(iii) "[...] o processo de confecção do BROA tem início pelo 'recebimento da ficha de confirmação de ocorrência - aviação civil, emitida pelo elo SIPAER de investigação [...], [a qual] contém todos os dados referentes à ocorrência, que são a base para a elaboração do BROA'" - A comunicação de ocorrência de um acidente, um incidente ou uma ocorrência de solo, não pode se confundir com a informação requerida pelo dispositivo normativo constante da letra "c" do item 91.3 do RBHA 91. Observa-se que a informação requerida é quanto à emergência enfrentada na operação, a qual poderia ou não ter resultado em acidente ou incidente aeronáutico.

(iv) "[...] destaca-se que pode estar ocorrendo um pequeno conflito de interpretação da legislação por parte dos pilotos em comando, no sentido de entenderem que caberia o envio de um relatório escrito à ANAC por terem se desviado de uma regra prevista no RBHA 91, [...] mas que não resultou em acidente ou incidente aeronáutico - Conforme apontado na letra "c" do item 91.3 do RBHA 91, a norma é clara quanto à obrigatoriedade de se encaminhar informações, *por escrito*, quanto à emergência enfrentada em determinada operação aeronáutica. *No caso em tela*, observa-se que o piloto, Sr. FERNANDO CARLOS DA SILVO, deixou de comunicar desvio de regra em pouso de precaução em local fechado pelo NOTAM (Aeródromo SWCZ), no dia 08/02/2013, por volta das 16h15, na cidade de Ceres/GO, com aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PR-CEO, contrariando, assim, o previsto no item 91.3 "c"do RBHA 91.

(v) "[consultando-se] o MPR 001-004 não foi encontrada outra possibilidade para abertura do BROA que não pelo recebimento da FNCO05C, recebida pela ANAC através do Elo SIPAER" - O interessado busca considerar a comunicação realizada, esta que resultou na elaboração do BROA, como excludente de sua responsabilidade em apresentar a informação requerida pela letra "c" do item 91.3 do RBHA 91. *No entanto*, não se pode confundir os mandamentos normativos. Importante ressaltar que a obrigatoriedade de se comunicar um acidente ou incidente aeronáutico se encontrava, *à época*, regulado pelo item 1-4 da NSMA 3-5, enquanto que a de se comunicar os desvios realizados, está normatizada pela letra "c" do item 91.3 do RBHA 91.

(vi) "[cresce] de importância a revisão do RBHA 91 no sentido de dirimir possíveis dúvidas de deveres a serem seguidos [...], ao definir o texto do RBHA 91.3 deixou a possibilidade ao piloto em comando para desviar-se de qualquer regra prevista, em face de emergência, na extensão requerida para fazer frente à emergência, devendo posteriormente comunicar tal fato por meio de relatório escrito. Porém, não explicitou que, caso as ações tomadas tenham resultado em acidente essa comunicação seria feita por qualquer pessoa ao elo do SIPAER, ação essa prevista no Protocolo de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas. [...]" - *Como já dito acima*, não se pode confundir a comunicação de um acidente/incidente aeronáutico, esta disciplinada pelo item 1-4 da NSMA 3-5, com a informação requerida, após a ocorrência de um desvio proveniente de uma emergência aeronáutica, esta regulada pela letra "c" do item 91.3 do RBHA 91.

(vii) "[...] o planejamento de voo não previa o pouso no aeródromo de SWCZ, que tal pouso ocorreu devido à situação de emergência, e que, ainda, o afastamento das regras na extensão requerida para fazer frente à emergência não resultou em sucesso tendo a aeronave sofrido o incidente aeronáutico motivador de todo o processo" - Independentemente dos fatos que levaram ao interessado ter realizado o desvio, deve-se apontar que não existe qualquer excludente para que este não realizasse, *por escrito*, a necessária informação quanto aos fatos ocorridos, conforme o mandamento normativo.

Sendo assim, deve-se apontar que o interessado, *em sede recursal,* não consegue apresentar qualquer excludente quanto ao ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo.

4. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

Das Condições Atenuantes:

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC n°. 472, de 06/06/2018, que, *hoje*, *estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC*, no *caput* do seu art. 36, aponta que "[na] dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

Em decisão de primeira instância foi reconhecida a existência de uma das condições atenuantes, conforme previsto no inciso III do §1º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC. nº 25/08, *in verbis*:

> **Resolução ANAC nº. 25/08**
>
> Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.
>
> §1° 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. (...)

Deve-se concordar com esta posição, na medida em que, *em nova consulta*, realizada em 11/02/2019, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI! 2693716), correspondente ao interessado, observa-se a ausência de sanções administrativas, compreendidas dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. Dessa forma, observa-se que tal circunstância deve ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a presença da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 372/18, *hoje vigente*.

Das Condições Agravantes:

No caso em tela, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, conforme abaixo *in verbis*:

> **Resolução ANAC nº. 25/08**
>
> Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes. (...)
>
> §2° 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. (...)

Deve-se apontar que, *da mesma forma*, não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos incisos do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 372/18.

Em sendo assim, observa-se não existir nenhuma circunstância agravante e estar presente uma condição atenuante, conforme previsto no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, também conforme disposto no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 372/18, *hoje vigente*.

5. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R$ 2.000,00 (grau mínimo). Destaca-se que, com base na Tabela do ANEXO I da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08, o valor da multa, referente à alínea "n" do inciso II do artigo 302 do CBA, poderá ser imputado em R$ 2.000,00 (grau mínimo); R$ 3.500,00 (grau médio) ou R$ 5.000,00 (grau máximo).

Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas *em sede recursal*.

6. DA CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** aos respectivos recursos, **MANTENDO**, assim, as correspondentes sanções aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R$ 2.000,00 (dois mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração cometida.

É o Parecer e Proposta de Decisão.

Submete-se ao crivo do decisor.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS
Especialista de Regulação em Aviação Civil
SIAPE 2438309

Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS**, **Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 27/02/2019, às 07:15, 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 **2688562** e o código CRC **B41C98A2**.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 245/2019

PROCESSO Nº 00058.075106/2013-24

INTERESSADO: FERNANDO CARLOS DA SILVA, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 12 de março de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo Sr. **FERNANDO CARLOS DA SILVA**, CPF nº. 957.650.851-72, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida em 10/08/2016, que aplicou multa no valor de **R$ 2.000,00 (dois mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração cometida, identificada no Auto de Infração nº 11769/2013/SSO, por - *deixar de comunicar incidente*, capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a letra "c" do item 91.3 do RBHA 91.

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. 174/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI! 2688562], 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, 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, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pelo Sr. **FERNANDO CARLOS DA SILVA**, CPF nº. 957.650.851-72**,** ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no **Auto de Infração nº 11769/2013/SSO**, capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a letra "c" do item 91.3 do RBHA 91, e por **MANTER a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, no valor de **R$ 2.000,00 (dois mil reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à infração cometida, com a presença de condição atenuante (inciso III do §1º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, previsto no inciso III do §1º da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 372/18) e sem agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como, previsto nos incisos do §2º da *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 372/18), referente ao **Processo Administrativo Sancionador nº 00058.075106/2013-24** e ao **Crédito de Multa nº. 657.496/16-3**.

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

Publique-se.

Notifique-se

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente da Turma Recursal – RJ

Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva**, **Presidente de Turma**, em 12/03/2019, às 17:55, 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 **2688566** e o código CRC **8EAE1104**.