



PARECER N° 532/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00058.007859/2015-79
INTERESSADO: DAVIDSON ALEXANDRE DA SILVA SUSSUARANA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Auto de Infração n°: 00077/2015 **Data da Lavratura:** 26/01/2015

Crédito de Multa n°: 663145182

Data da infração: 02/09/2014

Infração: *fornecer informações inexatas ao declarar que a aeronave PT-YNA cumpria os requisitos de equipamento estabelecidos no RBHA 91 sem que a mesma cumprisse o estabelecido no item 91.205(c)(2) do RBHA 91*

Enquadramento: inciso V do art. 299 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c item 91.205(c)(2) do RBHA 91

Proponente: Henrique Hiebert - SIAPE 1586959

RELATÓRIO

1. Trata-se de Recurso interposto por DAVIDSON ALEXANDRE DA SILVA SUSSUARANA em face de decisão proferida no Processo Administrativo em epígrafe, relativa ao Auto de Infração n° 00077/2015 (fl. 18), que capitula a conduta do interessado no inciso V do art. 299 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c item 91.205(c)(2) do RBHA 91, descrevendo o seguinte:

Descrição da ocorrência: o profissional forneceu informações inexatas ao declarar que a aeronave PT-YNA cumpria os requisitos de equipamento estabelecidos no RBHA 91 sem que a mesma cumprisse o estabelecido na seção 91.205(c)(2) do RBHA 91.

HISTÓRICO: Em 02/09/2014 foi recebida pela ANAC carta solicitando alteração do "Tipo de Operação" da aeronave PT-YNA de "VFR diurno" para "VFR noturno", assinada pelo Responsável Técnico (RT) da empresa S.O.S. - Serviços e Recuperação de Aeronaves LTDA, Davidson A. S. Sussuarana. Na solicitação em questão o RT declara: "Segundo inspeção visual e consulta no RBHA 91 foram verificados que a aeronave possui os requisitos de equipamento, e instrumentos exigidos na legislação para operação VFR Noturno." No entanto, conforme evidenciado na Ficha de Instrumentos e Equipamentos de Voo (FIEV), nas fotos da aeronave enviadas e no posterior registro de instalação do equipamento "horizonte artificial", na data da solicitação a aeronave não cumpria o requisito 91.205(c)(2) do RBHA 91 e que por isso o profissional Davidson A. S. Sussuarana forneceu informações inexatas ao declarar que "Segundo inspeção visual e consulta na RBHA 91 foram verificados que a aeronave possui os requisitos de equipamentos, e instrumentos exigidos na legislação para operação VFR Noturno."

2. À fl. 01, Relatório de Fiscalização n° 2/2015/GTAR-DF/GAEM/GGAC/SAR, que descreve as circunstâncias na qual a irregularidade foi constatada; como anexo ao relatório são apresentados os seguintes documentos:

2.1. cópia da carta STOCO-1220/14, protocolada em 02/09/2014, com o assunto "Solicitação de Alteração do Tipo de Voo para VFR Noturno - PT-

YNA" e seus anexos: cópia de Ficha de Instrumentos e Equipamentos de Voo da aeronave PT-YNA, datada de 05/08/2014; cópia de páginas do "R22 PILOT'S OPERATING HANDBOOK"; fotografias da aeronave e de seus documentos - fls. 02/10;

2.2. cópia parcial do RBHA 91, com destaque ao item 91.205(c) - fl. 11;

2.3. cópia do ofício nº 803/2014/GTAR-DF/GAEM/GGAC/SAR, que dispõe que a solicitação de alteração do tipo de voo para VFR Noturno da aeronave PT-YNA foi indeferido devido à aeronave não cumprir com os itens 91.205(c)(1) e (c)(2) do RBHA 91 - fl. 12;

2.4. cópia da carta STOCO-1225/14, protocolada em 23/09/2014, com o assunto "Solicitação de Alteração do Tipo de Voo para VFR Noturno - PT-YNA" e seus anexos: cópia de Ficha de Instrumentos e Equipamentos de Voo da aeronave PT-YNA, datada de 18/09/2014; fotografia do painel de instrumentos da aeronave PT-YNA; cópia de registro de instalação de "horizonte artificial", datado de 17/09/2014; cópia de páginas do "R22 PILOT'S OPERATING HANDBOOK" - fls. 13/17.

3. Notificado acerca da lavratura do Auto de Infração em 04/02/2015 (fl. 19), o interessado protocola sua defesa nesta Agência em 23/02/2015 (fl. 20). No documento, solicita reconsideração quanto ao Auto de Infração, dispondo ter convicção de não ter fornecido à Autoridade Aeronáutica informação inexata; alega que a FIEV anterior não apresentava o horizonte artificial como item necessário à operação VFR Noturno e que a aeronave estava equipada com um equipamento tecnicamente equivalente, um *"turn coordinator"* instalado de fábrica. Afirma que ambos os equipamentos tem o mesmo princípio de funcionamento, a precessão; alega ainda que diferentemente do RBHA 91, o FAR-91, na mesma seção, não exige horizonte artificial para VFR Noturno, mas exige para IFR e chama o equipamento de *"gyroscopic pitch and bank indicator"*, enquanto que no RBHA 91 o regulamento chama o equipamento de indicador giroscópico de atitude, entendendo que ele pode ser interpretado também como *"turn coordinator"*, pois também tem as funções de rolagem e arfagem.

4. Dispõe que ciente de que a aeronave estava equipada com os instrumentos mínimos para VFR Noturno, foi enviada foto e FIEV com os equipamentos originais, *"pois estes atendiam o FAR-91 e a instrução no Manual de Operações do R22 (Seção Limitação)"*.

5. Afirma que a ANAC não aceitou a primeira petição, no entanto aceitou a segunda petição, na qual foi incluído horizonte artificial em lugar do *"turn e coordinator"*, e dispõe que é provável que a segunda petição tenha sido enviada com a mesma data da petição anterior; Alega que a segunda petição foi aprovada sem qualquer menção a não conformidade, *"interpretando possivelmente não ter havido dolo nas informações prestadas pelo profissional"*.

6. Em anexo à defesa são apresentados os seguintes documentos:

6.1. cópia da seção 91.205 do FAR Part 91 - fls. 21/25;

6.2. cópia da seção 91.205 do RBHA 91 - fls. 26/27;

6.3. cópia de página do "R22 PILOT'S OPERATING HANDBOOK" - fl. 28;

6.4. cópia de informações acerca de horizonte artificial à venda em *site* estrangeiro de comércio de equipamentos aeronáuticos - fl. 29/31.

7. Em 17/03/2015, lavrado Despacho nº 06/2015/GTAR-DF/GAEM/GGAC/SAR, que encaminha o processo à extinta Gerência Técnica de Assessoramento - GTAS, da Superintendência de Aeronavegabilidade - fl. 32.

8. Em 08/06/2016, lavrado Despacho nº 84/2016/GTAS/SAR-SJC, que determina o envio do processo à GTAR-DF para julgamento em primeira instância; apesar do Despacho, não se verifica nos

autos evidência de que o mesmo foi encaminhado à GTAR-DF - fl. 33.

9. Em 19/01/2018, lavrado Termo de Encerramento de Trâmite Físico JPI - GTPA/SAR 1377592, passando o processo a tramitar exclusivamente no Sistema Eletrônico de Informações.

10. Em 24/12/2017, a autoridade competente, após apontar a ausência de defesa, decide pela aplicação, apontando a presença de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes, de multa no valor de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais) - SEI 1382829.

11. Em 20/03/2018, lavrada Notificação de Decisão nº 29/2018/SAR/JPI-GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC - SEI 1558107.

12. Notificado da decisão em 26/03/2018 (SEI 1558806 e 1692530), o interessado protocola recurso incompleto nesta Agência em 05/04/2018 (SEI 1686662), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo GTAR/DF 1686663.

13. Em 17/04/2018, lavrado Despacho JPI - GTPA/SAR 1695858, que determina o encaminhamento do processo à Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

14. Em 03/08/2018, lavrado Despacho ASJIN 2085943, que conhece do recurso e determina sua atribuição a membro julgador designado.

15. Em 27/04/2020, lavrado Despacho JULG ASJIN 4232954, que devolve o processo à Secretaria da ASJIN, devido a indícios de que o recurso havia sido protocolado de maneira incompleta pelo interessado.

16. Em 31/05/2020, lavrado Ofício nº 4611/2020/ASJIN/ANAC (SEI 4391001), que informa o interessado acerca da necessidade de saneamento do recurso interposto.

17. Notificado acerca da necessidade de saneamento do recurso em 17/06/2020 (SEI 4445539), o interessado protocola nova manifestação nesta Agência em 21/06/2020 (SEI 4455685, 4455686 e 4455687), conforme Recibo Eletrônico de Protocolo ASJIN 4455688, através do qual apresenta o recurso completo.

18. No documento, requer o cancelamento da sanção administrativa imposta e passa a expor suas razões. Alega que para comprovar a ausência de dolo, o que considera que justificaria em tese a aplicação do CBA, foi enviada foto do painel da aeronave, o que segundo afirma, nunca tinha sido feito antes, e dispõe que a ANAC autorizava as petições em completa confiança ao requerente; considera que se não fosse enviada foto seria configurada informação inexata ao sistema.

19. Repete alegações já apresentadas em defesa, dispondo que quando da análise das solicitações de alteração do tipo de voo da aeronave PT-YNA, em nenhum momento a ANAC citou o art. 299 do CBA, e que em seu entendimento, o assunto havia se encerrado.

20. Adicionalmente, informa que no item 22 da decisão de primeira instância é disposto que é irrelevante se a aeronave atendia o ordenamento de outro país, o que considera verdade, entretanto dispõe que o Brasil paulatinamente padroniza seus procedimentos em referência aos da FAA, como por exemplo o TBO de motores a pistão.

21. Considera razoável entender que a infração é inexistente, haja visto que a informação inexata apresentada não cumpriu o fim que se destina, qual seja, a alteração do tipo de voo da aeronave. Questiona como o fato em questão foi resgatado de seu dossiê, pois não consta em seus arquivos e nos da oficina informação dando conta de que a ANAC encaminharia o fato para julgamento.

22. Alega que em seus processos junto à GGCP, esta emite pareceres descrevendo as não conformidades e informando que o processo fica parado até apresentação das correções, dando a entender que a GGCP não emite Autos de Infração pelos mesmos motivos que motivaram a abertura do presente processo.

23. Por fim, o interessado faz ponderações sobre o seu histórico de trabalho e requer o deferimento do recurso.

24. Em 22/06/2020, lavrado Despacho ASJIN 4458656, que considera o recurso saneado e determina a distribuição do processo a membro julgador, para análise e deliberação.

25. É o relatório.

PRELIMINARES

26. ***Regularidade processual***

27. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 04/02/2015 (fl. 19) e protocola sua defesa em 23/02/2015 (fl. 20). Foi, ainda, regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 26/03/2018 (SEI 1692530), tendo protocolado seu recurso nesta Agência em 05/04/2018 (SEI 1686662). Tendo em vista o protocolo incompleto do recurso, em 17/06/2020 (SEI 4445539) o interessado foi notificado acerca da necessidade de saneamento do recurso. Em 21/06/2020, o interessado protocola seu recurso em versão completa nesta Agência (SEI 4455685, 4455686 e 4455687), sendo o mesmo conhecido através do Despacho ASJIN 4458656.

28. Desta forma, aponta-se a regularidade processual do presente processo, o 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 por parte desta ASJIN.

MÉRITO

29. ***Quanto à fundamentação da matéria - fornecer informações inexatas ao declarar que a aeronave PT-YNA cumpria os requisitos de equipamento estabelecidos no RBHA 91 sem que a mesma cumprisse o estabelecido no item 91.205(c)(2) do RBHA 91***

30. O Auto de Infração nº 00077/2015 foi capitulado no inciso V do art. 299 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c item 91.205(c)(2) do RBHA 91.

31. O inciso V do art. 299 do CBA dispõe o seguinte:

CBA

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:

(...)

V - fornecimento de dados, informações ou estatísticas inexatas ou adulteradas;

(...)

32. Por sua vez, o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica - RBHA 91, que disciplina as regras gerais para operação em aeronaves civis e estava em vigor à época dos fatos, dispõe o seguinte em seu item 91.205(c)(2):

RBHA 91 (...)

[91.205 – REQUISITOS DE INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS. AERONAVE CIVIL MOTORIZADA DETENTORA DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE PADRÃO]

(c) Vôo VFR noturno. Para voar VFR durante a noite, os seguintes equipamentos e instrumentos são requeridos:

(...)

(2) um indicador giroscópico de atitude (horizonte artificial);

(...)

33. De acordo com o disposto no Auto de Infração, em 02/09/2014 foi recebida pela ANAC carta solicitando alteração do "Tipo de Operação" da aeronave PT-YNA de "VFR diurno" para "VFR

noturno", assinada pelo interessado, senhor DAVIDSON ALEXANDRE DA SILVA SUSSUARANA, Responsável Técnico (RT) da empresa S.O.S. - Serviços e Recuperação de Aeronaves LTDA; na solicitação, o profissional declarou que "*Segundo inspeção visual e consulta no RBHA 91, foram verificados que a aeronave possui os requisitos de equipamento, e instrumentos exigidos na legislação para operação VFR Noturno*", no entanto, conforme evidenciado pela Ficha de Instrumentos e Equipamentos de Voo (FIEV) e pelas fotos da aeronave enviadas e adicionalmente no posterior registro de instalação do equipamento "horizonte artificial", na data da solicitação a aeronave não cumpria o requisito 91.205(c)(2) do RBHA 91, sendo configurado portanto o fornecimento de informações inexatas à ANAC por parte do interessado na primeira petição de alteração do "Tipo de Operação" da aeronave PT-YNA. Assim, verifica-se a subsunção dos fatos à fundamentação acima exposta.

34. ***Quanto às Alegações do Interessado:***

35. 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 servidor 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.

36. Quanto às alegações trazidas pelo interessado em defesa e recurso, cabem ainda algumas considerações, que serão expostas a seguir.

37. Inicialmente, registre-se que a afirmação do interessado de que teria convicção de não ter fornecido à Autoridade Aeronáutica informação inexata deve ser afastada, uma vez que os autos demonstram de forma cristalina que a informação disposta na carta STOCO-1220/14, protocolada em 02/09/2014, de que a aeronave cumpria com os requisitos de equipamentos e instrumentos previstos no RBHA 91 para operação "VFR Noturno" era inexata, uma vez que a aeronave não cumpria com o item 91.205(c)(2) do citado regulamento. Ainda, a alegação de que o equipamento "*turn coordinator*" seria tecnicamente equivalente ao "horizonte artificial" tampouco se sustenta, eis que os equipamentos tem função distinta.

38. Reitera-se também a não aplicabilidade do FAR 91 ao caso em tela; a aeronave deve cumprir os requisitos aplicáveis da regulamentação brasileira, não cabendo qualquer alegação baseada em regulamento estrangeiro ao presente caso. Ainda, registre-se que os requisitos estabelecidos pela autoridade aeronáutica brasileira suplantam requisitos estabelecidos no manual de operação da aeronave, portanto a alegação de que a aeronave cumpria com os requisitos para "VFR noturno" de seu manual de voo não afastam a necessidade de se observar o previsto à época no RBHA 91.

39. Quanto à alegação de não ter havido dolo na conduta do interessado, registre-se que o bem jurídico tutelado no enquadramento previsto na alínea V do art. 299 do CBA é a integridade das informações prestadas pelo ente regulado. Se a exatidão das informações dos regulados não fosse imprescindível, sequer faria sentido obtê-las. Assim, a alegação de que se não tivesse sido enviada foto do painel da aeronave seria configurada a prestação de informação inexata à Agência não se sustenta, eis que os autos comprovam de forma cristalina que a informação trazida pelo interessado era de fato inexata; tampouco socorre o interessado a alegação de que a informação inexata apresentada não cumpriu o fim a que se destinava, uma vez que o interessado deve ser diligente com relação às informações que presta a Agência, cabendo a aplicação de sanção nos casos em que se configure o fornecimento de informações inexatas, conforme previsto no art. 299 do CBA.

40. Quantos à alegação de que quando da análise das solicitações de alteração do tipo de voo da aeronave PT-YNA, em nenhum momento a ANAC citou o art. 299 do CBA, e que em seu entendimento, o assunto havia se encerrado, registre-se que a lavratura do Auto de Infração serve justamente para apuração de infrações ao CBA ou à legislação complementar, sendo garantido ao interessado exercer seu direito ao contraditório e à ampla defesa. Assim, não era necessário que dentro do processo autuado para alteração do tipo de operação da aeronave PT-YNA o interessado fosse notificado

acerca da abertura de processo administrativo sancionador para apuração de possíveis infrações, uma vez que a lavratura do Auto de Infração serve justamente para isso, conforme previsto nos art. 2º e 4º da Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época dos fatos:

Resolução ANAC nº 25/2008 (...)

Art. 2º O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao devido processo legal.

(...)

Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI.

Parágrafo único. O AI, conforme modelo definido em regulamento, é o documento lavrado pelo agente da autoridade de aviação civil para descrever infração praticada por pessoa física ou jurídica.

41. O questionamento do interessado de como o fato em questão foi resgatado de seu dossiê, pois não consta em seus arquivos e nos da oficina informação dando conta de que a ANAC encaminharia o fato para julgamento tampouco merece prosperar. A lavratura do Auto de Infração se deu pelo mesmo setor que processou a solicitação de alteração do "Tipo de Operação" da aeronave PT-YNA, que o fez dentro dos prazos estabelecidos na Lei nº 9.873/1999, não havendo qualquer vício no procedimento; como já disposto acima, não era necessária uma prévia comunicação de que o processo administrativo sancionador seria aberto, uma vez que a lavratura do Auto de Infração se destina justamente a isso.

42. Com relação à alegação de que em processos do interessado junto à GGCP aquele setor procederia de forma diferente com relação a supostas informações inexatas apresentadas pelo autuado, registre-se que neste processo está a se tratar da infração relacionada à informação inexata prestada através da carta STOCO-1220/14, protocolada em 02/09/2014, a qual, de forma incontestada, trazia informações inexatas à Agência; assim, essa alegação não merece prosperar.

43. Com relação às ponderações do interessado acerca do seu histórico de trabalho dispostas em recurso, registre-se que as mesmas não têm o condão de afastar sua responsabilidade administrativa acerca da irregularidade tratada no presente processo.

44. Portanto, não se verifica nos autos qualquer prova trazida pelo Interessado de que não descumpriu a legislação vigente. Ademais, a Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

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.

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

DOSIMETRIA DA SANÇÃO

46. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que em 04/12/2018 entrou em vigor a Resolução Anac nº 472/2018, que atualizou as providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da Agência. Ressalta-se que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução Anac nº 25/2008 e a Instrução Normativa 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. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor do presente Parecer, que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

47. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas

em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica.

48. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no art. 36, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 (“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.

49. 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. 36, § 1º, inciso II da Resolução nº 472/2018.

50. Com relação à atenuante de *"inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento"*, prevista agora no artigo 36, § 1º, inciso III, da Resolução Anac nº 472/2018, corroborando com a decisão de primeira instância, em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Crédito (SIGEC), verifica-se que não existiam penalidades ocorridas no ano anterior à ocorrência narrada no Auto de Infração em tela com crédito já constituído em caráter definitivo quando proferida a decisão de primeira instância, portanto se reconhece a incidência da mesma.

51. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

52. Dada a presença de uma circunstância atenuante e a ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade seja mantida em seu grau mínimo, no valor de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais).

CONCLUSÃO

53. Pelo exposto, sugere-se **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO-SE** o valor da multa aplicada pelo setor de primeira instância administrativa no valor de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais).

54. À consideração superior.

HENRIQUE HIEBERT

SIAPE 15869597



Documento assinado eletronicamente por **Henrique Hiebert, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 03/07/2020, às 18:31, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4497832** e o código CRC **090933C5**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 507/2020

PROCESSO Nº 00058.007859/2015-79

INTERESSADO: DAVIDSON ALEXANDRE DA SILVA SUSSUARANA

Brasília, 03 de julho de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por DAVIDSON ALEXANDRE DA SILVA SUSSUARANA CPF ***.321.946-**, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida em 24/12/2017, que lhe aplicou multa no valor de R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais), pelo cometimento da irregularidade identificada no Auto de Infração nº 00077/2015, por *fornecer informações inexatas ao declarar que a aeronave PT-YNA cumpria os requisitos de equipamento estabelecidos no RBHA 91 sem que a mesma cumprisse o estabelecido no item 91.205(c)(2) do RBHA 91*. A irregularidade foi capitulada no inciso V do art. 299 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c item 91.205(c)(2) do RBHA 91.

2. 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 532/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4497832**], ressaltando que embora a Resolução ANAC nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

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

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

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **DAVIDSON ALEXANDRE DA SILVA SUSSUARANA CPF ***.321.946-****, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 00077/2015, capitulada no inciso V do art. 299 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA (Lei nº 7.565/86), c/c item 91.205(c)(2) do RBHA 91, **MANTENDO-SE** a multa aplicada em primeira instância no valor de **R\$ 1.600,00 (mil e seiscentos reais)**, relativa ao processo administrativo nº 00058.007859/2015-79 e ao Crédito de Multa nº 663145182.

5. À Secretaria.

6. Notifique-se.

7. Publique-se

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 03/07/2020, às 19:38, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4501955** e o código



CRC B251F367.

Referência: Processo nº 00058.007859/2015-79

SEI nº 4501955