PARECER Nº **498/2020/JULG ASJIN/ASJIN**
PROCESSO Nº 00066.051780/2014-03
INTERESSADO: JOSÉ RENATO PINTO

PROPOSTA DE DECISÃO

Infração: Preenchimento com dados inexatos de documentos exigidos pela fiscalização.

Enquadramento: alínea "a" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c art. 172 do CBA c/c itens 9.2.1 e 17.4(a) da IAC (Instrução de Aviação Civil) 3151.

Auto de Infração: 11992/2013/SSO

Data da Infração: 08/11/2012

Aeronave: PR-JET

Crédito de multa: 656177162

Proponente: Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

INTRODUÇÃO

1. O Auto de Infração (AI) nº 11992/2013/SSO (fl. 01 do arquivo SEI nº 1190242) apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO	MARCAS DA AERONAVE
650515	PR-HBH

OCORRÊNCIA

DATA	HORA	LOCAL
08/11/2012	15:25hs	SBSP-SDPW-SBJD-SBSP

Descrição da ocorrência: Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo.

HISTÓRICO: Constata-se na papeleta individual de serviços externos e na escala do tripulante José Renato Pinto (CANAC 650515), que na data de 07 de Novembro de 2012, ele se apresentou para voo às 19:29hs (Zulu), tendo realizado a etapa SBSP-SBBR no PR-JET, conforme página 2645 do diário de bordo nº55/PRJET/12. Após menos de 4 horas de descanso, a aeronave foi acionada às 02:04hs (zulu) do dia 08 de Novembro de 2012, para cumprir a etapa SBBR-SBJD, com 02 PAX (passageiros) a bordo. Este vôo, que consta na página 2646 foi encerrado às 04:08hs (Zulu); ou seja, a jornada foi encerrada 30 minutos após o corte dos motores. que ocorreu às 03:38hs, em SBJD. No mesmo dia 08 de Novembro de 2012, consta, na página 085 do diário de bordo do PR-HBH, que o instrutor de C-525, comandante José Renato Pinto (CANAC 650515) ministrou instrução (treinamento) para os tripulantes Cesar Romero (CANAC 694065) e Bruno Minervino (CANAC 132878), com apresentação às 15:25hs e pouso e corte dos motores às 19:56hs, nos trechos SBSP-SDPW-SBJD-SBSP. Ora, na página 2647 do diário 53/PRJET/12, consta vôo na data de 08 de Novembro de 2012, com acionamento às 17:08hs e decolagem às 17:40hs do comandante José Renato Pinto (CANAC 650515) na aeronave PR-JET, entre SBJD-SBSP. Observa-se que o horário deste vôo conflita com o horário do treinamento ministrado aos dois tripulantes, na aeronave PR-HBH. Diante da impossibilidade de um mesmo tripulante estar presente em duas aeronaves ao mesmo tempo, considera-se as informações prestadas pela empresa e pelo tripulante como inexatas; além de infrações à disciplina e segurança de vôo. Face ao exposto, o tripulante José Renato Pinto (CANAC 650515), cometeu infração capitulada no art. 302, inciso II, alínea (n), do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986).

Capitulação: Artigo 302 Inciso II, alínea (n) do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986).

2. No Relatório de Fiscalização nº 232/2013/GVAG-SP/SSO/UR/SP (fl. 02 do arquivo SEI nº 1190242) são reiteradas as informações constantes do Auto de Infração nº 11992/2013/SSO. Além disso, são mencionados os documentos anexos ao Relatório.

3. O Ofício nº 006709/OPRL/2013 (fl. 03 do arquivo SEI nº 1190242), da empresa REALI, encaminha documentação que havia sido solicitada.

4. Na página nº 2647 do Diário de Bordo nº 53/PR-JET/12 (fl. 04 do arquivo SEI nº 1190242) é registrado voo da aeronave PR-JET, na data de 08/11/2012, no trecho SBJD-SBSP, com partida às 17:38h, e decolagem às 17:40, em que consta como comandante o sr. Renato (CANAC 650515).

5. Na página nº 2646 do Diário de Bordo nº 53/PR-JET/12 (fl. 05 do arquivo SEI nº 1190242) é registrado voo da aeronave PR-JET, na data de 08/11/2012, no trecho SBBR-SBJD, com corte às 03:38, em que consta como comandante o sr. Renato (CANAC 650515).

6. Na página nº 2645 do Diário de Bordo nº 53/PR-JET/12 (fl. 06 do arquivo SEI nº

1190242) é registrado voo da aeronave PR-JET, na data de 07/11/2012, no trecho SBSP-SBBR, com partida às 20:29h e corte às 22:18, em que consta como comandante o sr. Renato (CANAC 650515).

7. Consta escala do tripulante Renato (CANAC 650515) referente ao mês de novembro/2012 (fl. 07 do arquivo SEI nº 1190242) em que no dia 08/nov consta o registro "JET158491".

8. Na papeleta individual de horário de serviço externo do aeronauta José Renato Pinto (fl. 08 do arquivo SEI nº 1190242), referente ao período de 01/11/2012 até 30/11/2012, constam registradas as seguintes informações para os dias 07 e 08 de novembro de 2012:

Voo	Dia	Evento	Descrição	Hora		Calço	Interrup Progr		Hora
				Apresent.	Saída	Chegada	Início	Fim	Término
(...)									
002645	07	EV	SBSP / SBBR	19:29	20:34	22:13	00:00	00:00	22:48
000085	08	EV	SBSP / SDPW / SBJD	15:40	16:00	17:35	00:00	00:00	20:26
002646	08	EV	SBBR / SBJD	00:01	02:09	03:33	00:00	00:00	03:38
002647	08	EV	SBJD / SBSP	17:43	17:40	18:00	00:00	00:00	18:35
(...)									

Dia	Observação
08	VOO INSTRUÇÃO CMTE CESAR ROMERO COM CMTE JOSE RENATO PR-HBH. APOS SBJD ASSUME TLD PR JET SBJD SBSP
08	Apresentação as 19:29 dia 07NOV12.

9. Página nº 085 do Diário de Bordo nº 02/PR-HBH/12 (fls. 09/10 do arquivo SEI nº 1190242), referente à data de 08/11/2012, em que consta listado o tripulante Renato P. (CANAC 650515) como "Extra", não constando a assinatura do mesmo no referido campo, sendo, ainda, registrado voos nos trechos SBSP/SDPW (partida - 15:55h, sem corte), SDPW/SBJD (decolagem - 17:00h, corte - 17:35h) e SBJD/SBSP (partida - 19:10h, corte - 19:56h). A natureza dos voos foi registrada como "TN" - Treinamento. Observa-se que para o último trecho de voo registrado na página não consta a assinatura do comandante, que foi registrado como sendo o tripulante Cesar R. (CANAC 694065).

DEFESA

10. O interessado foi notificado do Auto de Infração em 13/11/2014, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 17 do arquivo SEI nº 1190242), tendo apresentado Defesa (fls. 18/24 do arquivo SEI nº 1190242), que foi recebida em 05/12/2014.

11. Na Defesa, preliminarmente, menciona que, como dispõe o inciso V do artigo 8º da Resolução nº 25/2008, o agente autuante não observou seu dever por completo, pois não há a indicação de seu cargo ou função. Acrescenta que sem a necessária indicação de cargo ou função fica o autuado impossibilitado de apresentar ampla defesa, vez que não lhe será possível confirmar a validade do ato administrativo por competência.

12. Remete ao estabelecido no §4º do art. 22 da Lei nº 9.784/1999, de que o processo deverá ter suas páginas numeradas e rubricadas. Observa que a "CAPA", a qual entende como termo de autuação não está devidamente numerada e rubricada como determina o comando citado.

13. Informa que não integra mais o quadro de tripulantes da REALI Táxi Aéreo Ltda, empresa operadora da aeronave utilizada, o que o impede de obter e acessar os registros do referido voo a fim de poder reavivar sua memória quanto ao ocorrido. Vê que o extenso lapso temporal entre os atos praticados e o recebimento da autuação traz sérios prejuízos à elaboração da Defesa e consequentemente à sua imagem profissional e condições financeiras, caso sua Defesa não seja conhecida e provida.

14. Dispõe que o agente relata que o interessado teve seu nome e Código ANAC lançados em dois voos simultâneos, uma na aeronave PR-JET e outro na aeronave PR-HBH, ambas operadas pela REALI Táxi Aéreo Ltda, fato que afirma que não é verdade, pois além de informar ser um profissional sério e conhecedor de seus deveres, a análise dos registros acostados nos autos demonstram claramente que isto não ocorreu.

15. Informa que deslocou-se com a aeronave PR-JET da cidade de Brasília - DF para Jundiaí-SP, onde ministrou instrução aos tripulantes César Colina Romero e Bruno Minervino na aeronave PR-HBH. Relata que o voo de instrução ocorreu com decolagem às 16h00min e primeiro pouso, sem corte dos motores, no aeroporto de Piracicaba (SDPW) às 17h00min e retorno ao aeroporto de Jundiaí (SBJD) com pouso às 17h30min e corte dos motores. Acrescenta que logo após o corte desembarcou da aeronave PR-HBH e assumiu a aeronave PR-JET, que informa que já estava totalmente preparada pelo copiloto e liberada para acionamento, tendo a decolagem ocorrido às 17h40min. Lembra que o Aeroporto de Jundiaí não apresenta movimento capaz de gerar o tráfego com órbita e nem esperar em solo, permitindo operações com extrema celeridade, tanto em voo como em operações de solo.

16. Alerta, ainda, que facilmente se observa que não assinou a linha da folha 085 do Diário de Bordo nº 02/PR-HBH/2012 da aeronave PR-HBH, conforme informa que consta na fl. 09 dos autos,

indicando que não estava a bordo da aeronave naquela última etapa.

17. Observa, ainda, que caso tivesse realizado o voo no PR-HBH que teve decolagem de SBJD, às 19h15min, o que afirma que de fato não aconteceu, ainda assim cronologicamente seria possível, pois a distância do Aeroporto de Congonhas até o de Jundiaí é de aproximadamente 75 km por via terrestre, o que traduz dizer algo em torno de 1 hora de deslocamento com veículo terrestre e que se fosse por meio aéreo teria tido mais folga ainda, mas ressalta que não esteve a bordo da aeronave PR-HBH na etapa da linha e da folha 085 do Diário de Bordo 02/PR-HBH/2012. Alega inexistente a verdade material.

18. Cita que a Lei nº 9.784/1999 em seu artigo 2º define a obrigação da observância aos princípios norteadores do processo administrativo, bem como a atuação dos agentes conforme a lei e o direito. Determina, também, no artigo 39 que quando for necessária a prestação de informações ou a apresentação de provas pelos interessados ou terceiros serão expedidas intimações para esse fim, mencionando-se data, prazo, forma e condições de atendimento. Menciona que a Resolução nº 25/2008 da ANAC prevê no seu artigo 2º que o seu agente, ao tomar conhecimento de infrações ou indícios de sua prática, deverá promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo. Informa que prevê o artigo 4º da mesma Resolução que o processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração. Acrescenta que no mesmo diploma, o agente é obrigado a lavrar o AI em duas vias, entregando a segunda via ao autuado e que somente na impossibilidade de entregar a via do autuado ou na recusa é que o agente poderá encaminhar o AI via postal, sendo que no AI deverá estar consignada a recusa no recebimento (artigo 7 e 8 da Resolução 25).

19. Observa, então, que cabe ao agente público atuar de acordo com a lei e o direito e que sendo assim, para obtenção de provas que instruam o processo administrativo, o interessado deve ser intimado para tal, incluindo, data, prazo, forma e condições de atendimento

20. Afirma que deve o agente público emitir Auto de Infração no instante em que observa prática ou indícios de infração entregando ao autuado uma via do mencionado documento, para que este tome conhecimento. Acrescenta que a legislação prevê que apenas nos casos de impossibilidade ou recusa em receber o documento é que o autuado poderá recebê-lo via correio. Ainda assim, deverá estar consignando o motivo da recusa.

21. Verifica a possibilidade de abertura de processo administrativo no âmbito da ANAC por duas vias, ou seja, quando tiver que promover a apuração de indícios ou práticas ilícitas (artigo 2º da Resolução nº 25) ou pela lavratura do AI (artigo 4º do mesmo diploma). Alega que o agente público não observou os requisitos legais dispostos na legislação que norteiam suas ações, pois não lavrou o Auto de Infração no instante em que constatou a infração, dando início ao processo administrativo, como prevê o artigo 4º da Resolução nº 25/2008, entregando a via do autuado, o Cmte. Renato Pinto. Acrescenta que as únicas possibilidades legais que eximem o agente da ANAC de entregar a autuação diretamente ao autuado são as previstas. Não há outras escusas e que a inobservância da lei suscita vício insanável ao processo.

22. Dispõe que se observado o motivo da abertura do processo administrativo, notar-se-á que esse deu, como lá anotado, em razão da emissão do AI. Contudo, não há menção aos motivos que levaram ao encaminhamento do AI via postal ao autuado, em clara inobservância da legislação em vigor.

23. Interpreta que no caso de necessidade de apuração de eventual infração, abrir-se-ia processo administrativo, quando se oficiaria o interessado para a apresentação dos diversos documentos que comporiam o rol probatório. A legislação prevê as penas no caso de não apresentação dos documentos solicitados pela autoridade, através de intimação específica (artigo 39, Lei 9784). Dispõe que não prevê a legislação em vigor que possa o agente da ANAC obter provas sem o expresso conhecimento e autorização do autuado. Acrescenta que mesmo constando nos autos um oficio da REALI Táxi Aéreo Ltda., pelo qual são encaminhados alguns documentos e que não há nos autos do processo nenhuma intimação endereçada ao autuado para o fornecimento de documentos probatórios dos fatos alegados pelo agente. Lembra que ninguém é obrigado a fazer prova contra si. Afirma que as provas acostadas aos autos foram obtidas de forma ilícita e sem o conhecimento do autuado. Questiona que se este tivesse conhecimento, por qual motivo não foi autuado como prevê a legislação. Acrescenta que provas ilícitas devem ser desentranhadas dos autos, pois não podem gerar efeitos, tendo em vista que violam os direitos do regulado.

24. Requer: que o processo seja arquivado por vícios insanáveis (1º - não observância ao art. 22, §4º da lei 9.784/99 e 2º - ao inciso V do art. 8º da Resolução 25/2008), como determina o artigo 53 da mesma Lei nº 9.784/99; que *ad cautelam*, seja o processo arquivado, em virtude da ausência de veracidade dos fatos, pois a autuação baseia-se em conclusões sobre falsas premissas do agente responsável pela fiscalização; e que todos os documentos juntados ao processo e de propriedade da empresa da operadora da aeronave, obtidos sem observância aos preceitos da Lei 9.784/99, sejam desentranhados.

CONVALIDAÇÃO

25. O setor de primeira instância convalidou (fl. 28 do arquivo SEI nº 1190242) o Auto de Infração nº 11992/2013/SSO, em 11/02/2016, modificando o enquadramento para o previsto na alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA.

26. A Notificação de Convalidação nº 44/2016/ACPI/SPO/RJ (fl. 29 do arquivo SEI nº 1190242) informa o interessado a respeito da convalidação do Auto de Infração nº 11992/2013/SSO.

DEFESA APÓS CONVALIDAÇÃO

27. O interessado foi notificado acerca da convalidação do Auto de Infração em 14/03/2016,

conforme demonstrado em AR (fl. 41 do arquivo SEI nº 1190242), tendo apresentado Defesa (fls. 30/37 do arquivo SEI nº 1190242), que foi recebida em 28/03/2016.

28. Na Defesa dispõe, preliminarmente, sobre a convalidação, discorrendo sobre o Direito Constitucional. Aborda o disposto no art. 55 da Lei nº 9.784/1999, citando lições a respeito. Informa que se insurge contra a convalidação e requer que a convalidação e consequentemente o ato viciado, ou seja, o Auto de Infração nº 11992/2013/SSO, sejam anulados por vício insanável.

29. Reitera alegações da Defesa prévia.

30. Requer: que o processo seja arquivado por vícios insanáveis (1º - impossibilidade de convalidação; 2º - não observância ao art. 22, §4º da Lei 9.784/99 e 3º - ao inciso V do art. 8º da Resolução 25/2008, como determina o artigo 53 da mesma Lei nº 9.784/99; que *ad cautelam*, seja o processo arquivado, em virtude da ausência de veracidade dos fatos, pois a autuação baseia-se em conclusões sobre falsas premissas do agente responsável pela fiscalização e não fatos concretos; e que todos os documentos juntados ao processo e de propriedade da empresa da operadora da aeronave, obtidos sem observância aos preceitos da Lei 9.784/99, sejam desentranhados.

31. Consta o envelope de encaminhamento da Defesa (fl. 38 do arquivo SEI nº 1190242).

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

32. O setor competente, em decisão motivada (fls. 42/48 do arquivo SEI nº 1190242) de 09/06/2016, avaliou que restou configurada a prática de inflação à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 302, inciso II, alínea "a" do Código Brasileiro de Aeronáutica. Aplicou a multa no patamar médio, no valor de RS 2.100,00 (dois mil e cem reais), com fundamento no Anexo I, da Resolução nº. 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes e atenuantes previstas no parágrafo primeira e segundo, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

RECURSO

33. O interessado apresentou Recurso (SEI nº 1596248), que foi recebido em 22/07/2016.

34. No Recurso consigna que o voto do relator em momento algum considerou os atos no espaço e no tempo para decidir, mas motivou sua decisão sobre um outro erro cometido pelo recorrente. Alega que o cometimento de erro distinto ao fato apurado, não pode servir de motivação para a punição de quem quer que seja. Neste sentido, cita trecho da Análise de Primeira Instância que informa que o autuado não assinou o voo registrado na linha 01 da página nº 2647 do Diário de Bordo nº 53/PR-JET/12, do qual era o piloto em comando e informa que, de fato, não rubricou a linha 01 da referida página e Diário de Bordo da aeronave PR JET. Questiona desde quando, uma decisão de um processo administrativo, que tem o dever de buscar a verdade, pode se pautar em fato distinto, ainda que com tema correlacionado, e que fora objeto de puro esquecimento.

35. Dispõe que realizando um exercício de equidade entre administrado e administração, se o cometimento de erro em fato distinto é bastante suficiente para punir o administrado, questiona o que deve fazer a Administração com o servidor que erra (vicia) o processo em sua peça inaugural e, desta forma, conduz a administração a ferir um dos princípios básicos da Carta Magna de nossa nação, qual seja: O Princípio da Eficiência

36. Afirma que não pode ainda se furtar a observar a imprecisão dos dados do relator ao afirmar que a assinatura das linhas 01 e 02 da folha 085 do Diário de Bordo nº 02/PR-HBH/12 pertencem ao Sr. KKKKKKKK, CANAC 694065. Informa que o detentor do CANAC mencionado é o Sr César Romero, comandante do voo e tem o seu nome inscrito na própria folha do Diário de Bordo e, ainda que não possuísse, informa que o relator possui totais condições de apurar o nome do detentor. Acrescenta que excluindo a falta de respeito com um profissional, observa que o voto carece de informações precisas, tonando-o frágil suficientemente para ser desconstituído.

37. Informa que a papeleta individual de serviços externos deixa claro que a decolagem do PR-JET com destino a São Paulo ocorreu após ao pouso da aeronave PR-HBH. Acrescenta que na mesma papeleta observa-se ao final da página (observações) que o recorrente após ministrar instrução ao Cmte Casar Romeno no PR HBH, assume o PR-JET e retoma a São Paulo

38. Acrescenta que deve, ainda, a Junta Recursal solicitar o seguinte esclarecimento à divisão interna da ANAC que é responsável pela padronização de procedimentos: "*Quando existe um comandante e um tripulante na condição de instrutor, quem deve assinar como Cmte as linhas do diário de bordo, fato obscuro na legislação?*"

39. Alega que ainda no caminho das consultas internas deve essa Junta requerer a quem de direito a confirmação que a instrução ministrada e consequentemente a utilizada pelo Cmte César Romero para sua qualificação com Cmte na REALI Táxi Aéreo não contemplou o trecho SBJD / SBSP do dia 08 de novembro de 2012. Argumenta que desta forma desconstituirá o voto do relator, que não se deu ao trabalho de diligenciar o fato, apenas afirma que no registro do voo ficou consignada a natureza TN (treinamento), conforme a folha 11/13 do voto.

40. Informa que reitera todos os termos da defesa, inclusive com as preliminares e os pedidos.

41. Requer a reforma da decisão de primeira instância para declarar o processo arquivado.

42. Consta o envelope de encaminhamento do Recurso.

DESPACHO PARA RE-NOTIFICAÇÃO DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA E

REABERTURA DE PRAZO DE RECURSO

43. Em 29/01/2019, por meio de Despacho (SEI nº 2640965), retornou-se o processo para a Secretaria para notificação do interessado em virtude de erro no valor da multa que constava da Notificação da Decisão de Primeira Instância, nos seguintes termos:

> 1. Na decisão de primeira instância de 09/06/2016 (fls. 42/48 do Volume SEI nº 1190242) foi decidido pela aplicação de multa por infração ao previsto na alínea "a" do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica, no patamar médio, no valor de R$ 2.100,00 (dois mil e cem reais), sendo este o valor definido no Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época.
>
> 2. Na Notificação de Decisão (fl. 51 do Volume SEI nº 1190242), com data de 07/07/2016, foi informado o valor de multa de R$ 2.000,00 (dois mil reais).
>
> 3. O processo foi encaminhado para a Junta Recursal em 08/07/2016 por meio de Despacho (fl. 52 do Volume SEI nº 1190242). A ASJIN - Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância restituiu o processo à origem para nova tentativa de notificação da decisão de primeira instância em 06/02/2018, conforme definido em Despacho (SEI nº 1506310) que informa não ter sido atestada a ciência do interessado.
>
> 4. Foi elaborada nova Notificação de Decisão (SEI nº 1508936), assinada em 16/02/2018. Nesta última Notificação de Decisão o valor da multa informado é de R$ 2.100,00.
>
> 5. Consta dos autos e-mail de solicitação de processos (SEI nº 1594116), de 07/03/2018, em que é solicitado o envio do processo para a ASJIN e é informado que o recurso foi localizado. O processo foi encaminhado para a ASJIN por meio de Despacho (SEI nº 1594117).
>
> 6. Em Certidão (SEI nº 1596250), assinada em 12/03/2018, a ASJIN atesta a juntada ao processo do recurso protocolado em 27/07/2016, .
>
> 7. Consta o Aviso de Recebimento (AR) (SEI nº 1653039) referente à Notificação de Decisão de 16/02/2018. Não consta dos autos nova manifestação do interessado.
>
> 8. Em que pese constar dos autos a demonstração da intimação do interessado em relação à Notificação de Decisão em que consta o valor correto da multa, verifica-se que o Recurso apresentado é em relação à Notificação de Decisão em que consta o valor equivocado da multa aplicada. Além disso, a segunda Notificação de Decisão emitida não esclarece o equívoco constante na primeira Notificação de Decisão em relação ao valor da multa.
>
> 9. Diante do exposto, retorno o processo para a Secretaria da ASJIN, para que a mesma possa notificar novamente o interessado, esclarecendo que a Notificação de Decisão com data de 07/07/2016 informava um valor de multa de R$2.000,00, quando o correto é R$2.100,00. Ademais, deve ser reaberto prazo de recurso para o interessado para que o mesmo, querendo, possa formular suas alegações.

44. O Ofício nº 744/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 2684834) informa sobre o valor correto da Decisão de Primeira Instância e consta como anexo ao mesmo o Despacho JULG ASJIN 2640965.

45. O interessado foi notificado do Ofício nº 744/2019/ASJIN-ANAC em 11/02/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 2727319). Não consta dos autos nova manifestação do interessado.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

46. Ofício nº 729/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 11 do arquivo SEI nº 1190242) que encaminha o AI nº 11992/2013/SSO.

47. Pedido de vistas (fls. 12/13 do arquivo SEI nº 1190242).

48. E-mails com encaminhamento de processos ao interessado (fls. 14/16 do arquivo SEI nº 1190242).

49. Despacho (fl. 25 do arquivo SEI nº 1190242) de tramitação de processo.

50. Pesquisa de entidade no SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (fl. 26 do arquivo SEI nº 1190242).

51. Despacho que solicita parecer técnico (fl. 27 do arquivo SEI nº 1190242).

52. Extrato do SIGEC (fl. 39 do arquivo SEI nº 1190242).

53. Despacho que solicita parecer técnico (fl. 40 do arquivo SEI nº 1190242).

54. Página do sistema SACI referente ao aeronavegante José Renato Pinto (fl. 49 do arquivo SEI nº 1190242).

55. Extrato do SIGEC (fl. 50 do arquivo SEI nº 1190242).

56. Notificação de Decisão (fl. 51 do arquivo SEI nº 1190242).

57. Despacho que encaminha o processo para a Junta Recursal (fl. 52 do arquivo SEI nº 1190242).

58. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 1503996).

59. Despacho para nova tentativa de notificação (SEI nº 1506310)

60. Página do sistema SACI referente ao aeronavegante José Renato Pinto (SEI nº 1508917).

61. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 468/2018/CCPI/SPO-ANAC (SEI nº 1508936).

62. Extrato do SIGEC (SEI nº 1530373).

63. E-mail de solicitação de processo (SEI nº 1594116).

64. Despacho de encaminhamento de processo (SEI nº 1594117).

65. Certidão que informa a juntada do Recurso (SEI nº 1596250).

66. AR (SEI nº 1653039) referente à entrega da NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº

468/2018/CCPI/SPO-ANAC.

67. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 2242392).

68. Extrato de consulta ao CPF (SEI nº 2685268).

69. Despacho para nova tentativa de intimação (SEI nº 2685291).

70. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 3013196).

71. É o relatório.

PRELIMINARES

72. **Dados da ocorrência**

72.1. Inicialmente, cabe analisar os dados citados da irregularidade descrita no AI nº 11992/2013/SSO, sendo que os campos do Auto de Infração que apresentam tais informações tem o seguinte conteúdo:

> AUTO DE INFRAÇÃO Nº 11992/2013/SSO
>
> (...)
>
> | | OCORRÊNCIA | |
> |---|---|---|
> | DATA | HORA | LOCAL |
> | 08/11/2012 | 15:25hs | SBSP-SDPW-SBJD-SBSP |
>
> (...)

72.2. Confrontando os dados acima com os documentos constantes dos autos é possível verificar que os dados da ocorrência referem-se aos voos registrados na página nº 085 do Diário de Bordo nº 02/PR-HBH/12, visto que 15:25h é o horário em que se deu a apresentação dos tripulantes de acordo com os registros daquela página. Além disso, os trechos dos voos citados também constam registrados de tal página de Diário de Bordo. No entanto, após convalidação do Auto de Infração, a capitulação disposta diz respeito ao preenchimento com dados inexatos de documentos exigidos pela fiscalização, assim como na descrição da irregularidade contida no campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração é considerado que as informações prestadas pela empresa e pelo tripulante foram inexatas. Destarte, para imputar ao interessado sanção decorrente do preenchimento de documento com informação inexata entende-se que é necessário que a informação considerada inexata tenha sido prestada pelo autuado.

72.3. Todavia, os dados constantes nos campos da ocorrência do Auto de Infração são referentes aos registros de voo da página nº 085 do Diário de Bordo nº 02/PR-HBH/12, porém em análise a tal página é possível observar que o interessado não é o responsável pelo registros destas informações no Diário de Bordo, em função do mesmo não ter sido o comandante dos voos registrados na referida página. Diante do exposto, deve ser observado o estabelecido no item 9.2.1 da IAC (Instrução de Aviação Civil) 3151, conforme exposto abaixo:

> IAC 3151
>
> 9.2 ASSINATURAS DAS PARTES I E II DO DIÁRIO DE BORDO
>
> 9.2.1 A responsabilidade pela assinatura das Partes I e II do Diário de Bordo, nos campos inerentes à tripulação, será do comandante da aeronave.
>
> (...)

72.4. Observa-se que no item 9.2.1 da IAC 3151 é estabelecido que é do comandante da aeronave a responsabilidade pela assinatura dos campos do Diário de Bordo inerentes à tripulação. Assim, não se pode imputar ao interessado a responsabilidade por eventual informação inexata decorrente do preenchimento dos dados constantes da página nº 085 do Diário de Bordo nº 02/PR-HBH/12, na medida que tal documento informa outro tripulante como tendo sido o comandante da aeronave nos voos registrados naquela página.

72.5. No entanto, em que pese não se poder imputar ao interessado a responsabilidade por eventuais informações inexatas constantes da página nº 085 do Diário de Bordo nº 02/PR-HBH/12, isto não significa que se deve afastar a irregularidade descrita pela fiscalização, posto que no campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração nº 11992/2013/SSO são apostas informações que refletem incompatibilidade entre o que consta nas páginas dos Diários de Bordo da aeronave PR-HBH e da aeronave PR-JET, páginas desta última aeronave preenchidas pelo interessado, na condição de comandante nos voos registrados nas páginas juntadas aos autos.

72.6. De maneira, a identificar claramente a informação a que o relato constante do Auto de Infração identifica como tendo sido preenchida de forma inexata deve-se rememorar a descrição contida no campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração, apresentada novamente a seguir:

> AUTO DE INFRAÇÃO Nº 11992/2013/SSO
>
> (...)
>
> HISTÓRICO: Constata-se na papeleta individual de serviços externos e na escala do tripulante José Renato Pinto (CANAC 650515), que na data de 07 de Novembro de 2012, ele se apresentou para voo às 19:29hs (Zulu), tendo realizado a etapa SBSP-SBBR no PR-JET, conforme página 2645 do diário de bordo nº55/PRJET/12. Após menos de 4 horas de descanso, a aeronave foi acionada às 02:04hs (zulu) do dia 08 de Novembro de 2012, para cumprir a etapa SBBR-SBJD, com 02 PAX (passageiros) a bordo. Este vôo, que consta na página 2646 foi encerrado às 04:08hs (Zulu); ou seja, a jornada foi encerrada 30 minutos após o corte dos motores. que ocorreu às 03:38hs, em SBJD. No mesmo dia 08 de Novembro de 2012, consta, na página 085 do diário de bordo do PR-HBH, que o instrutor de C-525, comandante José Renato Pinto (CANAC 650515) ministrou instrução (treinamento) para os tripulantes Cesar Romero (CANAC 694065) e Bruno Minervino (CANAC 132878), com apresentação às 15:25hs e pouso e corte dos motores

> às 19:56hs, nos trechos SBSP-SDPW-SBJD-SBSP. Ora, na página 2647 do diário 53/PRJET/12, consta vôo na data de 08 de Novembro de 2012, com acionamento às 17:08hs e decolagem às 17:40hs do comandante José Renato Pinto (CANAC 650515) na aeronave PR-JET, entre SBJD-SBSP. Observa-se que o horário deste vôo conflita com o horário do treinamento ministrado aos dois tripulantes, na aeronave PR-HBH. Diante da impossibilidade de um mesmo tripulante estar presente em duas aeronaves ao mesmo tempo, considera-se as informações prestadas pela empresa e pelo tripulante como inexatas; além de infrações à disciplina e segurança de vôo. Face ao exposto, o tripulante José Renato Pinto (CANAC 650515), cometeu infração capitulada no art. 302, inciso II, alínea (n), do Código Brasileiro de Aeronáutica (LEI Nº 7.565, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1986).
>
> (...)

72.7. Analisando a descrição acima verifica-se que são mencionadas as páginas 2645, 2646 e 2647 do Diário de Bordo 53/PRJET/12 e a página nº 085 do Diário de Bordo nº 02/PR-HBH/12, sendo apontado conflito entre as informações constantes da página nº 085 do Diário de Bordo nº 02/PR-HBH/12 e a página 2647 do Diário de Bordo 53/PRJET/12. Assim, deve-se analisar cada uma das informações constantes de tais páginas dos Diários de Bordo de maneira a se poder identificar a possível apresentação de informação inexata. A tabela a seguir apresenta em ordem cronológica parte das informações constantes das páginas citadas de Diário de Bordo.

Diário de Bordo	Página	Data	Hora de apresentação	De	Para	Partida	Dec	Pouso	Corte	Observação
53/PR-JET/12	2645	07/11/2012	19:29	SBSP	SBBR	20:29	20:34	22:13	22:18	
53/PR-JET/12	2646	08/11/2012	19:29	SBBR	SBJD	02:04	02:09	03:33	03:38	
02/PR-HBH/12	085	08/11/2012	15:25	SBSP	SDPW	15:55	16:00	17:00	-	
02/PR-HBH/12	085	08/11/2012	15:25	SDPW	SBJD	-	17:00	17:30	17:35	
53/PR-JET/12	2647	08/11/2012	**17:08**	SBJD	SBSP	17:38	17:40	18:00	18:05	O horário da apresentação conflita com o horário do voo anterior, realizado na aeronave PR-HBH.
02/PR-HBH/12	085	08/11/2012	15:25	SBJD	SBSP	19:10	19:15	19:51	19:56	

72.8. Analisando os dados constantes da tabela acima, extraídos das páginas de Diário de Bordo das aeronave PR-JET e PR-HBH constantes dos autos, identifica-se conflito entre o horário de apresentação (17:08h) registrado na página 2647 do Diário de Bordo da aeronave PR-JET e o horário que ocorreu o voo anterior, realizado com a aeronave PR-HBH, que só se encerrou às 17:35h.

72.9. Diante do exposto, pode-se confirmar a descrição contida no Auto de Infração nº 11992/2013/SSO quando este reporta que os dados do voo constante da página 2647 do Diário de Bordo da aeronave PR-JET conflita com o horário em que foi ministrado treinamento na aeronave PR-HBH, na medida em que foi registrado horário de apresentação para voo na aeronave PR-JET no qual o interessado não poderia ter se apresentado para o voo, já que o voo anterior ainda não havia sido finalizado. Assim, confirma-se o que foi descrito no Auto de Infração a respeito do preenchimento de documento com informação inexata.

72.10. Contudo, entende-se necessário convalidar os dados constantes do campo de "OCORRÊNCIA" do Auto de Infração nº 11992/2013/SSO, em virtude de que os dados dos trechos de voo relacionados nos campos "HORA" e "LOCAL" referem-se a registros da página de Diário de Bordo da aeronave PR-HBH, cuja responsabilidade pelo preenchimento não se pode imputar ao interessado. No entanto, o mesmo não se configura para a informação de horário de apresentação constante da página 2647 do Diário de Bordo da aeronave PR-JET, em virtude de que em tal ocasião o interessado era o comandante da aeronave PR-JET.

72.11. Assim, entende-se pela necessidade de convalidação do Auto de Infração nº 11992/2013/SSO, de maneira que passe a constar do campo "HORA" a informação "17:08h" e no campo "LOCAL" a informação "SBJD", por ser este o local de partida do voo registrado na página 2647 do Diário de Bordo da aeronave PR-JET.

72.12. Diante do exposto, deve ser verificado o estabelecido no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, conforme exposto a seguir:

> Resolução ANAC nº 472/2018
>
> Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.
>
> § 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.
>
> § 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo.

72.13. No presente caso, vislumbra-se que a convalidação que necessita ser realizada se enquadra no previsto no §2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, em função de que o vício identificado relativo às informações de "HORA" e "LOCAL" contidos no Auto de Infração não prejudica o direito de defesa do autuado, posto que a descrição contida no campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração permite a identificação dos fatos.

72.14. Portanto, sugere-se a convalidação do Auto de Infração nº 11992/2013/SSO, de forma que passe a constar do campo "HORA" a informação "17:08h" e no campo "LOCAL" a informação

"SBJD", com base no disposto no §2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

73. **Marcas da aeronave**

73.1. Outro ponto a ser abordado é que no campo "MARCAS DA AERONAVE" são informadas as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave PR-HBH. No entanto, tendo em conta o exposto no item anterior e em função da irregularidade imputada ao interessado, que diz respeito ao conflito de dados do voo constante da página 2647 do Diário de Bordo da aeronave PR-JET com o horário em que foi ministrado treinamento na aeronave PR-HBH, ser referente ao preenchimento de informação constante da página 2647 do Diário de Bordo da aeronave PR-JET, verifica-se a necessidade de convalidação também do campo "MARCAS DA AERONAVE" para que passe a constar do mesmo as marcas da aeronave PR-JET.

73.2. Vislumbro que a convalidação que necessita ser realizada do campo "MARCAS DA AERONAVE" do Auto de Infração se enquadra no previsto no §2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, em virtude de que a descrição dos fatos constante do campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração permite a identificação da aeronave a qual a irregularidade se refere.

73.3. Assim, sugere-se a convalidação do Auto de Infração nº 11992/2013/SSO, de forma que passe a constar do campo "MARCAS DA AERONAVE" as marcas da aeronave PR-JET, com base no disposto no §2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

74. **Regularidade Processual**

74.1. O interessado apresentou Defesa em relação ao Auto de Infração. Após ser notificado da Decisão de Primeira Instância, o interessado apresentou Recurso. Posteriormente, o interessado foi notificado para esclarecimento a respeito do valor da multa aplicada, no entanto, não apresentou nova manifestação.

74.2. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública.

MÉRITO

75. **Fundamentação da matéria:** Preenchimento com dados inexatos de documentos exigidos pela fiscalização.

75.1. A irregularidade descrita no AI nº 11992/2013/SSO foi capitulada, após convalidação, na alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA, segue o previsto em tal dispositivo da Lei:

> CBA
>
> Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:
>
> (...)
>
> II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:
>
> (...)
>
> a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;
>
> (...)

75.2. Verifica-se que na alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA é prevista a aplicação de multa por preenchimento inexato de documento exigido pela fiscalização. Sendo assim, é importante verificar qual documento apresentava a informação inexata e o normativo que estabelecia a necessidade de preenchimento de tal informação.

75.3. No presente caso, é reportada no Auto de Infração nº 11992/2013/SSO a apresentação de informações relativas ao voo registrado na página 2647 do Diário de Bordo da aeronave PR-JET que conflitam com o que consta na página 085 do Diário de Bordo da aeronave PR-HBH, sendo verificado que, de fato, na página 2647 do Diário de Bordo da aeronave PR-JET consta informação de responsabilidade do interessado que foi preenchida de forma inexata, sendo esta a informação referente ao horário de apresentação do tripulante. Assim, devem ser verificados os normativos que estabelecem que tal informação deve constar do Diário de Bordo.

75.4. O item 17.4 (a) do Capítulo 17 da IAC 3151 dispõe sobre o preenchimento da hora de apresentação do tripulante, conforme exposto a seguir.

> IAC 3151
>
> CAPÍTULO 17 – INSTRUÇÕES DE PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO
>
> (...)
>
> 17.4 ANEXOS 4 E 5 - PARTE I – REGISTROS DE VÔO – Preencher de acordo com as seguintes orientações:
>
> a) TRIPULANTE/HORA/RUBRICA → preencher com o nome e código DAC (João/4530), hora de apresentação (hora local ou zulu conforme melhor aplicável) e rubrica. Quando utilizar a hora zulu acrescentar a letra Z, Ex: 07:00Z;
>
> (...)

75.5. Observa-se que o item 17.4 (a) do Capítulo 17 da IAC 3151 prevê o preenchimento do campo referente ao horário de apresentação do tripulante, informação esta pertencente à Parte I (Registros

de Voo) do Diário de Bordo. Assim, deve-se revisitar o estabelecido no item 9.2.1 do Capítulo 9 da IAC 3151 a respeito da responsabilidade pelo preenchimento dos campos inerentes à tripulação, conforme apresentado a seguir.

> IAC 3151
>
> CAPÍTULO 9 – INSTRUÇÕES PARA ASSINATURAS E PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO
>
> (...)
>
> 9.2 ASSINATURAS DAS PARTES I E II DO DIÁRIO DE BORDO
>
> 9.2.1 A responsabilidade pela assinatura das Partes I e II do Diário de Bordo, nos campos inerentes à tripulação, será do comandante da aeronave.
>
> (...)

75.6. Portanto, verifica-se que a responsabilidade pela informação de horário de apresentação da tripulação constante do Diário de Bordo é do comandante da aeronave.

75.7. Na sequência, é importante analisar a que se refere a informação de apresentação da tripulação constante do Diário de Bordo, podendo ser citado o que constava do *caput* do art. 20 da Lei nº 7.183/1984, apresentado abaixo.

> Lei nº 7.183/1984
>
> Art. 20 Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado. (Revogado pela Lei nº 13.475, de 2017)
>
> (...)

75.8. Diante do que constava no *caput* do art. 20 da Lei nº 7.183/1984 é possível verificar que a informação referente à apresentação do tripulante é utilizada para o cômputo da jornada do aeronauta, devendo, ainda, ser observado o disposto no art. 172 da Lei nº 7.565/1986 (CBA).

> CBA
>
> Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada vôo a data, natureza do vôo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao vôo que forem de interesse da segurança em geral.
>
> Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de vôo e de jornada.

75.9. Observa-se que no parágrafo único do art. 172 do CBA é estabelecido que o Diário de Bordo deverá ser assinado pelo comandante e deve incluir o tempo de jornada. Portanto, se o comandante é o responsável pelas anotações referentes ao tempo de jornada no Diário de Bordo, o mesmo é responsável pela informação referente ao horário de apresentação.

75.10. Diante do exposto, entende-se que a capitulação do AI nº 11992/2013/SSO pode ser convalidada, de forma que possa ser complementada com o exposto acima, referente art. 172 do CBA e aos itens 9.2.1 e 17.4 (a) da IAC 3151.

75.11. Assim, o Auto de Infração nº 11992/2013/SSO pode ser convalidado, de maneira que na capitulação disposta no mesmo passe a constar o previsto na alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 9.2.1 e 17.4 (a) da IAC 3151.

75.12. Verifica-se que há congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração e a Decisão de Primeira Instância, diante da irregularidade de ter sido inserida informação na página 2647 do Diário de Bordo da aeronave PR-JET que conflita com o que consta na página 085 do Diário de Bordo da aeronave PR-HBH. No entanto, conforme apontado acima, o enquadramento pode ser complementado e o AI nº 11992/2013/SSO pode ser convalidado.

75.13. Portanto, aponto que no caso em tela, a ocorrência tida como infracional no AI nº 11992/2013/SSO suporta ato de convalidação, tendo em vista o previsto no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, que dispõe:

> Resolução ANAC nº 472/2018
>
> Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.
>
> § 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.
>
> § 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo.

75.14. No presente caso, a convalidação que deve ser efetuada se enquadra no previsto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, devendo ser concedido novo prazo de recurso ao autuado para manifestação. Observa-se que o instrumento de convalidação deverá identificar a alteração de enquadramento da conduta do autuado, apontando como dispositivo legal infringido a alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 9.2.1 e 17.4 (a) da IAC 3151.

75.15. Diante do exposto, verifica-se a necessidade de notificar o interessado e conceder prazo de recurso para a sua manifestação, cumprindo o disposto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

75.16. Cabe, ainda, mencionar os valores previstos na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época, para infração capitulada na alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA (patamar mínimo R$ 1.200,00 / patamar médio R$ 2.100,00 / patamar máximo R$ 3.000,00).

75.17. Verifica-se, que em decisão de primeira instância, de 09/06/2016, foi confirmado o ato

infracional, aplicando a multa capitulada na alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA, no patamar médio, no valor de RS 2.100,00 (dois mil e cem reais).

CONCLUSÃO

76. Pelo exposto, sugiro a CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 11992/2013/SSO, de maneira que passe a constar do campo "HORA" a informação "17:08h" e no campo "LOCAL" a informação "SBJD", com base no disposto no §2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

77. Sugiro pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 11992/2013/SSO, de forma que passe a constar do campo "MARCAS DA AERONAVE" as marcas da aeronave PR-JET, com base no disposto no §2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

78. Sugiro a CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 11992/2013/SSO, complementando o enquadramento para o previsto na alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 9.2.1 e 17.4 (a) da IAC 3151, tendo como base o art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

É a proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL
SIAPE 1650801

Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro**, **Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/07/2020, às 07:55, 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 https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade, informando o código verificador **4460237** e o código CRC **AA8CA626**.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 483/2020
PROCESSO Nº 00066.051780/2014-03
INTERESSADO: José Renato Pinto

Brasília, 01 de julho de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por JOSÉ RENATO PINTO, CPF 46492410149, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 09/06/2016, que aplicou multa no valor de RS 2.100,00 (dois mil e cem reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 11992/2013/SSO, pela prática de preenchimento com dados inexatos de documentos exigidos pela fiscalização.

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 498/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4460237], ressaltando que embora a Resolução 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:**

- pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 11992/2013/SSO, de maneira que passe a constar do campo "HORA" a informação "17:08h" e no campo "LOCAL" a informação "SBJD", com base no disposto no §2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018;
- pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 11992/2013/SSO, de forma que passe a constar do campo "MARCAS DA AERONAVE" as marcas da aeronave PR-JET, com base no disposto no §2º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.
- pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 11992/2013/SSO, complementando o enquadramento para o previsto na alínea "a" do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 172 do CBA c/c itens 9.2.1 e 17.4 (a) da IAC 3151, tendo como base o art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

À Secretaria.

Notifique-se.

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 10:43, 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 **4469257** e o código CRC **BA38F05C**.

Referência: Processo nº 00066.051780/2014-03 SEI nº 4469257