



## VOTO

**PROCESSO: 00065.010525/2013-21**

**INTERESSADO: ALESSANDRO FELZCKY**

### **DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA**

**436ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN - DATA: 20/04/2017**

**AINI: 01429/2013/SSO**

**Data da Lavratura: 09/01/2013**

**Crédito de Multa (nº SIGEC): 642.040/14-0**

**Infração: Operar aeronave com CCF suspenso**

**Enquadramento: alínea "e" do inciso II do art. 302 da Lei 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica**

**Local: Aeroporto de Florianópolis/SC - SBFL Aeronave: PT-HML Data: 03/03/2009 Hora: 20:00**

**Relator: Cássio Castro Dias da Silva – SIAPE 1467237 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 751, de 07/03/2017)**

## RELATÓRIO

### 1. DOS ATOS PROCESSUAIS E DOCUMENTOS CONSTANTES DOS AUTOS

- Data do Fato: 03/03/2009
- **Auto de Infração [AI] nº 01429/2013/SSO, de 09/01/2013 (fl.01);**
- Imagem capturada (*print*) da tela do Sistema INFO/MAPPER contendo dados pessoais do aeronavegante, de 09/01/2013 (fls.02);
- Relatório de Fiscalização nº 048/SAC-FL/2009, datado de 04/03/2009 (fls.03);
- Imagem capturada (*print*) da tela do Sistema INFO/MAPPER, Habilitações, "File" Aeronauta, (fls.04/07);
- Imagem capturada (*print*) da tela Resultado da Fiscalização DCerta, de 04/03/2009 (fls.08);
- Imagem capturada (*print*) da tela "Verificação RAB (INFO 21)" MAPPER de 04/03/2009 (fls.09);
- Imagem capturada (*print*) da tela "Consulta de Aeronavegantes CODAC: (982868)", de 04/03/2009 (fls.10);
- Imagem capturada (*print*) da tela "Histórico de Revalidações" de 09/03/2009 (fls.11);
- Cópia de Mensagem CONFAC do dia 03/03/2009 (fls.12);
- Cópia de fragmentos da legislação aplicável - RBHA 61 (fls.13/15);
- Cópia de tela com a informação "Não existe antecedentes desta chave - Alessandro Felzcky" (fls.16);
- **Aviso de Recebimento [AR], referente ao AI, datado de 22/02/2013 (fl.17);**
- **Decisão condenatória de Primeira Instância, datada em 25/03/2014 (fls.18/21);**
- **Notificação Regular, via AR, referente à Decisão condenatória de Primeira Instância, em 26/05/2014 (fls. 22 e 26);**

- Termo de Juntada apensando o processo 00065.010522/2013-74 ao presente, em 29/05/2014 (fls.23);
- Despacho nº 702/2014/ACPI/SPO/RJ de 29/05/2014 (fls.24);
- Despacho da SPO encaminhando o Processo à então Junta Recursal, de 29/04/2014 (fls.25);
- **Recurso Administrativo [RC], protocolado na ANAC em 20/06/2014 (fls.27/31);**
- Envelope e tela do sítio dos Correios indicando a data de postagem do Recurso em 16/06/2014 (fls.32/33);
- **Certidão de tempestividade do Recurso exarada pela Secretaria da então Junta Recursal em 22/07/2014 (fls.34);**
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico de 21/02/2017 (SEI nº 0446561);
- Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 14/03/2017 (SEI nº 0508179), sendo o presente expediente distribuído à Relatoria para apreciação e proposição de voto.

## 2. INTRODUÇÃO

2.1. Trata-se de recurso interposto por ALESSANDRO FELZCKY em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo número 00065.010525/2013-21, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 642.040/14-0 (Anexo SEI 0574568).

2.2. O Auto de Infração em exame capitula a conduta do Interessado na alínea “e” do inciso II do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), descrevendo o seguinte:

*Data: 03/03/2009 - Hora: 20:00 - Local: Aeroporto de Florianópolis SC - SBFL*

*Descrição da Ocorrência: Operação de aeronave com CCF suspenso*

*Histórico: Foi constatado que, na data, hora e local acima mencionados, Vossa Senhoria operou a aeronave PT-HML, em voo local SBFL/SBFL, estando com seu Certificado de Capacidade Física (CCF) suspenso, no período de 02/03/2009 a 23/03/2009, em descumprimento ao previsto na Seção 61.5(q), do RBHA 61.*

## 3. HISTÓRICO

### **RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO (RF) E ACONTECIMENTOS RELEVANTES**

3.1. O Relatório de Fiscalização (RF) aponta que, através do Programa Decolagem Certa, foi constatado que o piloto Alessandro Felzcky, Código ANAC 982868, operou às 13:00h e às 20:00h do dia 03/03/2009 no trecho SBFL/SBFL/SBFL (voo local) a aeronave de marcas PT-HML estando com Certificado de Habilitação Técnica e Certificado de Capacidade Física suspensos, configurando, dessa forma, a não observância ao previsto na seção 61.5(p) e (q) do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 61 (RBHA 61)

3.2. Acostaram-se ainda aos autos do presente processo administrativo: resultado da fiscalização Decolagem Certa; dados pessoais do aeronavegante, INFO/MAPPER, verificação RAB (INFO 21/MAPPER), tela de habilitações, cópia da mensagem CONFAC, legislação complementar infringida.

3.3. Importante ressaltar que não consta do Volume de Processo SEI nº 0438059, que contém o arquivo digital com as peças do Processo nº 00065.010525/2013-21, a defesa prévia do interessado. No entanto, convém esclarecer que os quatro processos oriundos da fiscalização à qual se refere o Relatório de Fiscalização nº 048/SAC-FL/2009 foram distribuídos a este Relator, sendo por este identificado que a peça protocolada na ANAC em defesa prévia pelo interessado, acostada às folhas 22/25 do Processo 00065.010516/2013-31, refere-se aos Autos de Infração 01425/2013/SSO, 01426/2013/SSO, 01428/2013/SSO e 01429/2013/SSO.

3.4. Tal defesa encontra-se acostada ao Processo nº 00065.010516/2013-31, às folhas 22 a 25 do Volume de Processo SEI nº 0427541 e foi analisada pelo competente Decisor em primeira instância.

## DA DEFESA PRÉVIA

3.5. Em defesa, protocolada na ANAC em 19/03/2013, o interessado alegou que o recebimento dos autos de infração referentes à CHT e CCF suspensos foi uma surpresa e de certa forma um espanto ao signatário, que é Policial Militar a mais de 20 anos, trabalhando na atividade de radio patrulhamento aéreo na Corporação e operando helicópteros a mais de 15 anos e que poderá prestar os devidos esclarecimentos de forma a demonstrar a límpida "boa fé" no acontecimento dos fatos.

3.6. Relata o interessado, em síntese, que:

I - no dia 13 de Janeiro de 2013 houve um evento num treinamento do Batalhão de Aviação onde, um tripulante operacional multimissão, que já havia saído da aeronave (helicóptero esquilo PT-HML - ÁGUIA 02) em procedimento de rapel, veio a ter seu mosquetão rompido acarretando um choque do mesmo contra o solo, gerando uma lesão em um dos seus tornozelos e que, após o ocorrido, o Batalhão de Aviação comunicou o fato ao SERIPA V que, depois de mais de 30 dias, realizou visita a fim de apurar o referido fato;

II - durante toda a apuração do fato por parte dos Integrantes do SERIPA V, no período compreendido entre o fato e o dia 03 de março, não foi recebida nenhuma orientação, determinação, comunicação de suspensão de qualquer certificado do signatário, nem tão pouco qualquer aviso formal definindo o ocorrido como acidente ou incidente aeronáutico pelo SERIPA V o que só ocorreu no dia 04 de março de 2009, porém, nenhuma comunicação formal notificou o signatário que seu CHT e seu CCF seriam suspensos;

III - diante da classificação e por prevenção tomada por parte do Comando do Batalhão, o signatário foi afastado de voo até que renovasse seu Certificado de Capacidade Física, ou seja, do dia 4 de março de 2009 até o dia 20 do mesmo mês e ano quando o signatário foi deslocado ao Hospital de Aeronáutica de Canoas - HACO para realizar a devida revalidação do CCF para voltar a compor a escala de serviço de comandante de aeronave da Polícia Militar de Santa Catarina.

3.7. Requer, por fim, diante da primariedade e absoluta boa fé, o arquivamento dos autos.

## DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

3.8. O setor competente, em decisão motivada (fls.18/21) datada de 25/03/2014 e após afastar as alegações apresentadas em defesa, confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração na **alínea "e" do inc. II do art. 302 do CBAer**, considerando a existência da circunstância atenuante prevista no inciso III, §1º do artigo 22 da Resolução nº. 25/08 e a ausência de circunstâncias agravantes, aplicando, ao final, a sanção de multa no patamar mínimo previsto na norma, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais).

## DO RECURSO

3.9. Destaca-se que os argumentos aqui elencados serão abordados no item 5 do voto.

3.10. Em sede recursal, por meio do Ofício 088/BAPM/2014 (fls. 27/31) o interessado alega:

I - que jamais operaria uma aeronave estando devidamente comunicado e cientificado pelos órgãos competentes que seu CHT e/ou CMA (antigo CCF) estariam suspensos;

II - que o Batalhão de Aviação através de sua SIPAA (Seção de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) comunicou o fato ocorrido rapidamente ao SERIPA V, responsável pela investigação, classificação e recomendação das ações de prevenção necessárias ao ocorrido;

III - a classificação do fato como um "ACIDENTE AERONÁUTICO" não caberia

legitimamente e legalmente ao Batalhão de Aviação nem tão pouco ao signatário e sim ao próprio SERIPA V e que, assim que soube que o fato havia sido classificado como tal, foi afastado de voo e, por orientação do Batalhão de Aviação da Polícia Militar - BAPM, adotou as ações regulamentares e necessárias ao caso: o afastamento da escala e a renovação dos respectivos certificados;

IV - a alegação constante na Decisão em primeira instância, quando da Análise da Defesa, que de acordo com o descrito na RBHA 61. item 61.5 (p) a notificação seria desnecessária, em acordo com o artigo 3º do Decreto Lei nº 4.657/1942 (Lei de introdução às normas do Direito Brasileiro) na redação dada pela Lei nº 12.376/2010 "Art. 3º Ninguém se escusa de cumprir a lei, alegando que não a conhece", contraria o previsto na legislação Constitucional no qual define que um dos princípios essenciais da administração pública é a publicidade dos atos administrativos.

V - comprovamos que após a chegada da informação em caráter meramente informal, de que o fato havia sido classificado como acidente por Oficial Aviador do SERIPA V, o signatário foi retirado "IMEDIATAMENTE" da escala de serviço, conforme anexo 01 (cópia da escala de Comandante de Helicóptero do Batalhão de Aviação da PMSC). Concomitantemente ao afastamento da escala de voo o signatário, após 07 (sete) dias, foi encaminhado ao HOSPITAL DE AVIAÇÃO DE CANOAS (HACO), com o escopo de renovar seu CMA (antigo CCF), conforme anexo 02 (cópia do Plano de Viagem nº 023/BAPM/2009). Mais uma prova do compromisso, do respeito ao cumprimento da legislação, da seriedade e da boa-fé deste profissional e da Organização Policial Militar.

3.11. Solicita, diante das alegações, que os PROCESSOS ADMINISTRATIVOS nº 00065.010522/2013-98 e nº 00065.010525/2013-21, referentes aos autos de infração nº 01428/2013/SSO e 01429/2013/SSO, respectivamente, sejam devidamente revistos, concluindo pela absolvição do requerente e anulação da penalidade aplicada e o arquivamento.

3.12. **É o relato. Passa-se ao voto.**

## **VOTO**

Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, recebendo-o em efeito suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).

## **4. PRELIMINARES**

4.1. Considerando os documentos grafados em negrito no item 1 do relatório, **acusado regularidade processual nos presentes autos** visto que preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial a ampla defesa e o contraditório. Julgo o processo apto à decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

## **5. FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

5.1. **Quanto à Fundamentação da Matéria – Operar aeronave com CCF suspenso**

5.1.1. A autuação foi realizada conforme descrito anteriormente. A infração foi capitulada no artigo 302, inciso II, alínea "e" do CBA, que, dispõe:

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

*(...)*

*II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves:*

*(...)*

*e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;*

5.1.2. Como legislação complementar o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº 61, estabelece:

*61.5 - Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações.*

(...)

*(p) O certificado de habilitação técnica de piloto de aeronave envolvida em acidente aeronáutico fica suspenso a partir do momento do acidente, e sua revalidação fica sujeita à análise e liberação da ANAC. Na eventualidade de ser constatado, através da investigação do acidente, que houve falha operacional de um dos tripulantes, o mesmo deve:*

*(l) executar um treinamento de transição, conforme estabelecido pelo RBHA 121 ou 135. como aplicável, ou, então, em se tratando de operação segundo o RBHA 91. realizar o treinamento inicial conforme previsto no manual de treinamento da aeronave: e ,*

*(2) ser avaliado em voo, por um INSPAC, antes de retornar à atividade normal.*

*(q) O certificado de capacidade física do piloto envolvido em acidente aeronáutico fica suspenso a partir do momento do acidente, devendo o mesmo sofrer inspeção em junta de saúde para receber novo certificado. (sem grifos no original)*

5.1.3. Diante do exposto, verifica-se que a norma é clara quanto a suspensão, de forma imediata e automática, dos certificados de habilitação técnica e de capacidade física de piloto de aeronave envolvida em acidente aeronáutico.

## 5.2. Quanto às Alegações do Interessado

5.2.1. As alegações: **I**, trazida pelo interessado em defesa prévia e ora reiterada em grau recursal; e **IV**, na qual o interessado insurge-se quanto a fundamentação defendida em primeira instância para refutar a alegada ausência de notificação quanto a suspensão, tratam, em síntese, do mesmo ato de suspensão dos certificados de habilitação técnica e de capacidade física supostamente, conforme tenta impor o interessado, sem a observância do princípio da publicidade, devendo assim ser analisadas em conjunto.

5.2.2. Conforme já foi visto anteriormente quando da fundamentação da matéria, a norma é clara quanto ao marco inicial da suspensão dos certificados, qual seja: o momento do acidente. A partir desse momento, para melhor entendimento, torna-se interessante trazer à baila também a alegação **III** do interessado na qual aduz não caber legitimamente e legalmente ao Batalhão de Aviação nem tão pouco ao signatário e sim ao próprio SERIPA V a classificação do fato como um "acidente aeronáutico".

5.2.3. De fato, tal competência está estabelecida no Código Brasileiro de Aeronáutica em seu Artigo 86 (*Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e de prevenção de acidentes Aeronáuticos*) e nas normas infralegais, tais como as Normas de Serviço do Comando da Aeronáutica - NSCA (*Cabe ao CENIPA a confirmação de ocorrências com aeronaves operadas segundo o RBAC 121 e 129 e demais aeronaves de registro estrangeiro. Nos demais casos a confirmação será feita pelos respectivos SERIPA*) e Instruções do Comando da Aeronáutica - ICA (*A investigação de toda ocorrência aeronáutica será conduzida por profissional qualificado e credenciado pelo SIPAER*), não cabendo aqui discussão acerca de competências relativas aos protocolos de investigação de ocorrências aeronáuticas da aviação civil.

5.2.4. As ocorrências aeronáuticas abrangem quaisquer eventos que possam ocorrer durante uma operação aérea e poderão ser classificadas como acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave e incidente aeronáutico, ou ainda desconsideradas, caso não sejam caracterizadas como ocorrência aeronáutica, após a análise do CENIPA/SERIPA.

5.2.5. Entretanto, segundo confirmado pelo próprio autuado, ocorreu o fato, inclusive narrado com detalhes em defesa prévia: "no dia 13 de Janeiro de 2013 houve um evento num treinamento operacional do Batalhão de Aviação onde, um tripulante operacional multimissão que já havia saído da aeronave (helicóptero esquilo PT-HML - ÁGUIA 02) em procedimento de rapel, veio a ter seu mosquetão rompido acarretando um choque do mesmo contra o solo, gerando uma lesão em um dos seus tornozelos"; e não questionado em sede recursal. Tendo conhecimento da ocorrência, ainda que sem conhecer o resultado da classificação pelo órgão competente, era fácil presumir que havia, no mínimo, a expectativa quanto a tal classificação.

5.2.6. Sendo o Comandante responsável pela operação e segurança da aeronave, inclusive de

seus tripulantes e itens transportados, nos termos do artigo 166 do CBA, torna-se imprescindível o conhecimento acerca dos aspectos relacionados com a segurança de voo e com a prevenção de acidentes aeronáuticos, inclusive do próprio conceito de acidente aeronáutico, qual seja: toda ocorrência relacionada com a operação de uma aeronave, havida entre o período em que uma pessoa nela embarca com a intenção de realizar um voo, até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado e, durante o qual ocorra, dentre outras situações, aquela aplicável ao caso, onde uma pessoa sofra lesão como resultado de estar na aeronave, em contato direto com qualquer uma de suas partes, incluindo aquelas que dela tenham se desprendido, ou submetida à exposição direta do sopro de hélice, rotor ou escapamento de jato, ou às suas consequências.

5.2.7. Se não havia certeza quanto a classificação da ocorrência como acidente, havia, certamente a expectativa para tal, o que de fato foi confirmado, tendo o piloto operado voo após a classificação do evento como acidente aeronáutico e antes de cumpridos os requisitos para revalidação de seus certificados, configurando o ato infracional imputado.

5.2.8. Desta forma, corroboro integralmente com a fundamentação da qual valeu-se o decisor em primeira instância e, segundo a qual, a notificação não se faz necessária visto que o efeito suspensivo e seu marco inicial já estão definidos conforme descrição no RBHA 61, ocorrendo imediatamente a partir do momento em que um fato é considerado um acidente aeronáutico. Tal regramento é de conhecimento amplo, público e ninguém há de se escusar cumprir alegando desconhecimento, não havendo que se falar em ofensa ao princípio da publicidade.

5.2.9. Considerando todo o exposto acima, afasto as alegações **I, III e IV** apresentadas em sede recursal.

5.2.10. Quanto ao fato de ter procedido a comunicação relativa à ocorrência do fato ao SERIPA V, conforme **alegação II**, este configura o cumprimento de obrigação legalmente imposta conforme prevê a Lei 7.565, de 19/12/1986 que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica e não tem o condão de afastar a responsabilidade pela infração imputada, conforme pode-se ver da transcrição a seguir:

*Lei 7.565 (CBAer)*

*[...]*

*Art. 87. A prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todas as pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidas com a fabricação, manutenção, operação e circulação de aeronaves, bem assim com as atividades de apoio da infra-estrutura aeronáutica no território brasileiro.*

*Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.*

*Parágrafo único. A autoridade pública que tiver conhecimento do fato ou nele intervier, comunica-lo-á imediatamente, sob pena de responsabilidade por negligência, à autoridade aeronáutica mais próxima do acidente. (sem grifos no original)*

5.2.11. Melhor sorte não assiste ao interessado quando da **alegação V** onde apresenta as providências tomadas, tão logo informado da classificação do evento como "acidente" com o escopo de renovar os certificados, invocando assim o princípio da boa-fé em sua defesa.

5.2.12. Ora, o princípio da boa-fé não exonera o interessado de conhecer e cumprir a legislação que regula a prática de sua atividade. Não se olvida da importância dos princípios enquanto valores encampados por uma sociedade. A atuação da Administração Pública deva ser pautada pela boa-fé, princípio expresso no art. 4º, II da Lei n. 9784/99. No entanto, evidente que a boa-fé não pode servir de alibi para o afastamento do cânone da impessoalidade, nem interferir na elaboração da norma jurídica, pois se esvaziaria a regra da legalidade.

5.2.13. Invocar a boa-fé para justificar a inobservância de prescrição legal e normativa desta natureza é medida em frontal descompasso com a premissa do Estado Democrático de Direito.

5.2.14. Isso posto, conclui-se que as alegações do interessado não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Resta configurada a infração apontada pelo AI.

## 6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

6.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, necessário avaliar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

6.2. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe no art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução nº 25/2008, determina em seu art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

6.3. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 (inciso II, item e, da Tabela de Infrações do Anexo I, à Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores), relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais) no patamar mínimo, R\$ 1.400,00 (mil e quatrocentos reais) no patamar intermediário e R\$ 2.000,00 (dois mil reais) no patamar máximo.

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

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

*§ 1º São circunstâncias atenuantes:*

*I - o reconhecimento da prática da infração;*

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

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

*§ 2º São circunstâncias agravantes:*

*I - a reincidência;*

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

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

*IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;*

*V - a destruição de bens públicos;*

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

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

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

6.5. Verifica-se, que em decisão de primeira instância, após apontar a Defesa do interessado, foi confirmado o ato infracional, aplicando a multa no **patamar mínimo** no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), considerando a circunstância atenuante prevista no art. 22, §1º, inciso III, da Resolução ANAC nº 25/2008.

6.6. Por outro lado, não se identificou a possibilidade de aplicação de condição agravante dentre aquelas dispostas nos incisos do §2º do artigo 22 da Resolução nº 25/08.

6.7. **DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:** Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, temos que apontar a sua regularidade quanto à norma vigente por ocasião do ato infracional, estando, assim, dentro da margem prevista de acordo com inciso II, item e, da Tabela de Infrações do Anexo I, à Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores e quanto à dosimetria, adequadamente aplicada, conforme se pode observar no Extrato do SIGEC (Anexo SEI nº 0574573). Desse modo, entendo que cabe a **MANUTENÇÃO** do valor da multa em seu patamar mínimo, **R\$ 800,00** (oitocentos reais).

## 7. CONCLUSÃO

7.1. Desta forma, voto pelo conhecimento e **NÃO PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO**, assim, todos os efeitos da decisão prolatada pelo competente setor de Primeira Instância Administrativa.



Documento assinado eletronicamente por **CASSIO CASTRO DIAS DA SILVA, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 20/04/2017, às 11:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0573820** e o código CRC **FA5661CC**.

---

SEI nº 0573820



## CERTIDÃO

Brasília, 20 de abril de 2017.

### CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

#### 436ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

**Processo:** 00065.010525/2013-21

**Interessado:** ALESSANDRO FELZCKY

**Crédito de Multa (nº SIGEC):** 642.040/14-0

**AINI:** 01429/2013/SSO

#### **Membros Julgadores ASJIN:**

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380- Portaria ANAC nº 2026/DIRP/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237- Portaria ANAC nº 751/DIRP/2017 - Relator
- Pedro Gregório de Miranda Alves - SIAPE 1451780 - Portaria nº 2479/2016 - Membro Julgador

Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância – ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

**A ASJIN, por unanimidade, NEGOU PROVIMENTO ao recurso**, mantendo os termos da decisão de primeira instância, aplicando sanção no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais).

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.



Documento assinado eletronicamente por **CASSIO CASTRO DIAS DA SILVA, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 20/04/2017, às 13:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **PEDRO GREGORIO DE MIRANDA ALVES, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 20/04/2017, às 14:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **BRUNO KRUCHAK BARROS, Presidente de Turma**, em 20/04/2017, às 14:42, 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/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sistemas.anac.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **0574623** e o código CRC **308D6501**.

---