

**VOTO**

**PROCESSO: 60830.000396/2010-24**

**INTERESSADO: VOLARE TÁXI AÉREO LTDA (EX - TÁXI AÉREO RIBEIRO LTDA (EX: TÁXI AÉREO WEISS LTDA))**

<b>AI nº.</b> 05853/2010	<b>Data Lavratura:</b> 13/09/2010	<b>Infração:</b> Realizar voo sem cumprir inspeção.
<b>Crédito de Multa nº.</b> 642.007/14-9	<b>Aeronave:</b> EMB-820C "Navajo"	<b>Enquadramento:</b> alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBAer c/c a seção 135.421 (a) e (b) e a seção 135.413 (a), do RBHA 135.
<b>Marcas:</b> PT-EHF	<b>Data da Infração:</b> 14/05/2010	<b>Local da Autuação:</b> Hangar 18 do Aeroporto de Bacacheri - Curitiba - PR.

**Relator:** Sr. Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta – Analista Administrativo – Mat. SIAPE 1286366.

**1. INTRODUÇÃO**

1.1. Trata-se de recurso interposto pela empresa VOLARE TÁXI AÉREO LTDA (EX - TÁXI AÉREO RIBEIRO LTDA (EX: TÁXI AÉREO WEISS LTDA)), em face da decisão em primeira instância administrativa proferida no curso do Processo Administrativo nº. 60830.000396/2010-24, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (volume SEI nº. 0465790) da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 642.007/14-9.

1.2. A infração foi inicialmente enquadrada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBAer c/c o RBHA 135, com a seguinte descrição: **“Realizar voo sem cumprir inspeção”** (fls. 05, 06 e 07).

**2. DO HISTÓRICO DO AUTO DE INFRAÇÃO**

2.1. O histórico do auto de infração informa que a empresa interessada realizou um vôo com a aeronave de marcas PT-EFH, no dia 14/05/2010, com a inspeção de 50 h vencida (fl. 05, 06 e 07).

**3. DO RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO**

3.1. Em relatório (fl. 01), a fiscalização desta ANAC verificou que, durante auditoria de acompanhamento semestral, ocorrida de 17 a 19 de maio de 2010, foi verificado que a empresa "Táxi Aéreo Weiss Ltda.", CHETA 2003-03-0CDD-03-01, deixou de executar as tarefas de preservação e despreservação dos motores PT6A-34 de números de série PCE 56084 e PCE57247.

3.2. Igualmente, informa que também foi constatado que a empresa interessada realizou um vôo com a aeronave de marcas PT-EFH, no dia 14/05/2010, com a inspeção de 50hs vencida, conforme exposto no SEGVOO 109 nº. 94/2010/DAR/SAR/UR-RJ nas não conformidades nº. 11 e nº. 13, e confirmado pela empresa através do SEGVOO 123 nº. 01/2010.

**4. DEFESA DO INTERESSADO**

4.1. O interessado foi cientificado em 20/09/2010 (fl. 08), tendo oferecido peça de defesa em 27/09/2010 (fl. 09) a qual noticia que a aeronave **PT-EHF**, decolou da sua sede para a missão, com tempo suficiente para realizá-la, porém um desvio não previsto para alternativa, acarretou na extrapolação de 0,7 horas sobre a inspeção de 50 h.

4.2. Outrossim, a empresa interessada ofereceu peça complementar de defesa (fl. 10) em 14/10/2010, que também foi apreciada pelo decisor de primeira instância administrativa não obstante a sua intempestividade, na qual argumentou que a empresa teria a política de ser conservativa nos controles de manutenção, em face da adoção dos controles de utilização das aeronaves preconizados pela IAC 3151 e pela Lei do Aeronauta, de maneira que afirma - a empresa - computar o tempo de voo do instante do acionamento ao momento do corte dos motores; que, por definição do RBAC 01, tem-se que o *"Tempo de Serviço, referindo-se a tempos nos registros de manutenção, significa o tempo transcorrido desde o momento em que a aeronave deixa a superfície da terra até o momento em que ela toca essa superfície no pouso"*; assim, aduz que a empresa calculou o tempo de voo desta maneira, tendo-se chegado ao valor real de uso da aeronave em 43,8 horas e que, destarte concluiu que o prazo para a respectiva inspeção não

estaria vencido.

## 5. DO ATO DE CONVALIDAÇÃO

5.1. Em 25/03/2014, tendo em vista ter sido observada a presença de determinados vícios formais no corpo do auto de infração nº. 05853/2010, por meio do Despacho nº. 17/2014/GTAS/SAR, foi providenciada a retificação das marcas da aeronave de PT-EFH para **PT-EHF**, bem como se procedeu à convalidação do enquadramento de "alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBAer c/c o RBHA 135" para "**alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBAer c/c a seção 135.421, parágrafos (a) e (b) e com a seção 135.413, parágrafo (a) do RBHA 135** (fls. 27 a 28).

## 6. DAS NOVAS RAZÕES DE DEFESA

6.1. Após ter sido devidamente notificado a respeito da convalidação ocorrida em 08/04/2014 (fl. 35), a empresa apresentou novas razões de defesa na mesma data (fl. 36), na qual o Diretor de Manutenção da empresa Táxi Aéreo Ribeiro Ltda, nova razão social da Táxi Aéreo Weiss Ltda, informa que, além da alteração da razão social da empresa, a aeronave EMB-820C Navajo PT-EHF teria sido vendida recentemente para um operador particular e que, então a empresa não mais possuiria a documentação da aludida aeronave; que ao realizar uma busca nos arquivos eletrônicos, teria apurado que através do conteúdo de um SEGVOO 123 de 28/mai/10, que a quantidade de tempo que a aeronave teria voado vencida fora a de 0,7 h, o que corresponderia a pouco menos de 2% do tempo total entre as inspeções, o que teria ocorrido de forma involuntária, devido a um pouso alternado, visto que ao decolar de Cascavel-PR, tinha horas disponíveis para voo e poderia pousar no destino, o aeroporto Bacacheri em Curitiba, sem problemas, mas que, fortuitamente, acabou a aeronave pousando no aeródromo de alternativa, no caso o vizinho Aeroporto Internacional Afonso Pena, o que teria acarretado tal extrapolação do intervalo máximo de 50 h; que também teria sido encontrada uma carta preparada pelo Diretor de Manutenção à época (idêntica à peça de defesa de fl. 10) a qual defende a tese que, considerando a definição do termo "Tempo de Serviço" previstos no RBAC 01, ao se utilizar desses critérios, a aeronave de fato não se encontraria com a inspeção vencida.

## 7. DA DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

7.1. O setor competente, em decisão motivada (fls. 40 a 42) datada de 22/05/2014 confirmou o ato infracional e enquadrou a referida infração na **alínea "e" do inc. III do art. 302 do CBAer c/c a seção 135.421, parágrafos (a) e (b) e com a seção 135.413, parágrafo (a) do RBHA 135**, tendo aplicado, ao considerar a presença da condição atenuante prevista no inciso III do § 1º. do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25 de 25/04/2008 e a condição agravante disposta no inciso IV do § 2º. do artigo 22 da Resolução nº. 25/08, ao final, multa no patamar médio previsto na norma, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

## 8. DAS RAZÕES DO RECURSO

8.1. Após ter sido devidamente notificado em 06/06/2014 (fl. 45), a empresa interessada protocolizou recurso em 16/06/2014 (fls. 52 a 56), no qual requereu a revogação da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, sob as alegações de que o auto de infração padeceria de falta de motivação, não obstante ter sido convalidado, porque lhe faltaria, segundo entende, a descrição objetiva da infração, a teor do inciso 11, do art. 8º. da Resolução ANAC nº. 25 de 25/04/2008 e que, em afronta ao disposto no art. 10 do mesmo diploma legal o auto de infração não esclareceria o meio pelo qual o agente da autoridade de aviação civil, teria constatado que a empresa operou a aeronave no dia 14/05/2010 com a inspeção de 50 h vencida. Subsidiariamente, requereu a concessão de desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o total da multa..

## 9. DAS DEMAIS PEÇAS PROCESSUAIS

- Formulário de comunicação de não conformidades de inspeção - SEGVOO 109 datado de 24/05/2010 (fls. 02 e 03);
- Formulário de resposta de não conformidade de auditoria - SEGVOO 123 datado de 28/05/2010 (fl. 04);
- Instrumento de procuração conferido pela empresa TÁXI AÉREO WEISS LTDA. ao Sr. ENNIO GUIDO SCHIAVON para defesa junto à ANAC (fl. 11);
- Atos constitutivos da empresa (fls. 12 a 16);
- Certidão de tempestividade de defesa (fl. 17);
- Despacho de encaminhamento de Autos para decisão (fl. 18);
- Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral da empresa interessada TÁXI AÉREO WEISS LTDA. junto à Receita Federal (fl. 19);
- Página do SACI sobre a aeronave de marcas PT-EHF (fl. 20);
- Despacho de encaminhamento de autos à antiga Superintendência de Segurança Operacional - SSO (fl. 21);
- Despacho de encaminhamento de autos à Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR (fl. 22);
- Página do SACI com conteúdo negativo sobre a existência da suposta aeronave de marcas PT-EFH (fl. 23);
- Página do SIAC sobre a Aeronavegabilidade da aeronave de marcas PT-EFH (fl. 24);
- Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral da empresa interessada TÁXI AÉREO

- RIBEIRO LTDA. junto à Receita Federal (fl. 26);
- Via do Ofício nº. 36/2014/GTAS/SAR encaminhado à empresa interessada o qual informa sobre a convalidação do Auto de Infração nº. 05853/2010 (fl. 29);
  - Mensagem eletrônica encaminhada pelo Diretor de Manutenção da empresa Táxi Aéreo Ribeiro à área técnica, na qual presta informações relativas à infração em apreço (fl. 30);
  - Formulário de resposta de não conformidade de auditoria - SEGVOO 123 datado de 28/05/2010 (fl. 31);
  - Cópia da peça de defesa (fl. 32);
  - Mensagem eletrônica encaminhada pela Assessoria de Multas e Infrações em resposta à mensagem eletrônica encaminhada pelo Diretor de Manutenção da empresa Táxi Aéreo Ribeiro Ltda. (fls. 33 e 34);
  - Cópia da peça de defesa (fl. 37);
  - Formulário de resposta de não conformidade de auditoria - SEGVOO 123 datado de 28/05/2010 (fl. 38);
  - Página do Sistema de Gestão de Créditos - SIGEC, relativamente às multas constantes em nome da empresa interessada (fl. 39);
  - Via da notificação da decisão, datada de 27/05/2014, enviada à empresa interessada (fl. 43);
  - Despacho de encaminhamento do processo para a antiga Junta Recursal, atual ASJIN, de 27/05/2014 (fl. 44);
  - Cópia de instrumento de procuração (fl. 46);
  - Formulário de solicitação de vistas dos autos (fl. 47);
  - Certidão de ciência da parte interessada sobre o feito (fl. 48);
  - Instrumento de procuração (fl. 49);
  - Formulário de solicitação de cópias dos autos (fl. 50);
  - Certidão de ciência da parte interessada sobre o feito (fl. 57);
  - Despacho de tempestividade recursal (fl. 155);
  - Termo de encerramento de trâmite físico, assinado eletronicamente em 06/03/2016 (SEI 0474990); e
  - Despacho de distribuição para relatoria, assinado eletronicamente em 14/03/2016 (SEI 0504506).

#### **É o relatório.**

### **10. VOTO DO RELATOR**

#### **10.1. PRELIMINARMENTE**

##### **10.1.1. Da alegação de falta de motivação:**

10.1.1.1. Em sede de recurso, a empresa recorrente alega a falta de motivação para o ato administrativo consistente na lavratura do Auto de Infração nº. 05853/2010, em razão da ausência da descrição objetiva da infração, bem como a cópia do diário de bordo, da caderneta de voo ou de qualquer outro documento que teria servido de base para a constatação da fiscalização.

10.1.1.2. Contudo, cumpre inferir que o fiscal claramente descreve, no histórico do referido auto de infração a conduta pela qual a empresa fora autuada, bem como é desnecessária a juntada dos documentos aludidos, uma vez que a posse destes documentos (diário de bordo, da caderneta de voo) pertence ao proprietário/operador da aeronave, ora interessado, de maneira que a presença de tais peças nos autos é perfeitamente prescindível.

10.1.1.3. Assim, temos que a alegação de falta de motivação é improcedente.

##### **10.1.2. Da regularidade processual:**

10.1.2.1. O interessado foi positivamente notificado quanto à infração imputada em 20/09/2010 (fl. 08), tendo apresentado defesa em em 27/09/2010 (fl. 09) e em 14/10/2010 (fl. 10). Foi, ainda, regularmente notificado quanto ao ato de convalidação em 08/04/2014 (fl. 35), tendo protocolado peça complementar de defesa na mesma data (fl. 36). Por fim, foi corretamente notificado quanto à decisão de primeira instância administrativa em 06/06/2014 (fl. 45), tendo apresentado o seu tempestivo Recurso em 16/06/2014 (fls. 52 a 56).

10.1.2.2. Desta forma, aponto 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 Junta Recursal.

#### **10.2. DO MÉRITO**

##### **10.2.1. Quanto à fundamentação da matéria – Operar voo com intervalo de horas para inspeção vencido:**

10.2.1.1. O interessado foi autuado por ter, em 14/05/2010, operado voo com a aeronave de sua propriedade PT-EHF sem realizar o procedimento de inspeção no intervalo de 50 (cinquenta) horas previsto no Manual de Serviços da Aeronave EMB-820C, infração capitulada na alínea “e” do

**inc. III do art. 302 do CBAer (Lei nº. 7.565 de 19 de dezembro de 1986)**, a qual assim dispõe *in verbis*:

**CBAer**

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

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

**(grifos nossos)**

10.2.1.2. Observa-se, então, que é obrigatório, para se operar uma aeronave, atender-se todas as normas e regulamentos afetos a sua manutenção e operação.

10.2.1.3. Neste sentido, ressalta-se o Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº. 135, que trata das regras gerais de operação para aeronaves civis, na sua seção 135.413 e nos itens (a) e (b) de sua seção 135.421, *in verbis*:

RBHA 135

135.413 - RESPONSABILIDADE PELA AERONAVEGABILIDADE (a) Cada detentor de certificado é primariamente responsável pela aeronavegabilidade de suas aeronaves, incluindo células, motores, hélices, rotores, equipamentos e partes, deve manter suas aeronaves de acordo com este regulamento e deve reparar os defeitos ocorridos entre as inspeções requeridas pelo RBHA 43.

(...)

135.421 - REQUISITOS ADICIONAIS DE MANUTENÇÃO

(a) Cada detentor de certificado que opera um tipo de aeronave de tipo homologado com uma configuração para passageiros, excluído qualquer assento de pilotos, com 9 assentos ou menos deve cumprir com o programa de manutenção recomendado pelo fabricante, ou com um programa aprovado pelo DAC para cada motor, hélice, rotor, componentes e para cada item de equipamento de emergência requerido por este regulamento.

(b) Para o propósito desta seção, um programa de manutenção do fabricante é aquele contido no manual de manutenção ou nas instruções de manutenção especificadas pelo fabricante, como requerido pelos RBHA, para a aeronave, motores, hélices, rotores, componentes e equipamentos de emergência.

10.2.1.4. Ou seja, verifica-se que a seção 135.413 e 135.421 exigem que a aeronave esteja em dia com os seus intervalos de inspeção e procedimentos específicos contidos no programa de manutenção recomendado pelo fabricante. Contudo, a inspeção de 50 h, relativamente à aeronave PT-VRZ, fora concluída em 25/03/2011, quando esta apresentava o total de 2.742,5 h de voo, isto é só foi realizada após 59 h da revisão anterior, que fora concluída em 17/02/2011, quando a aeronave apresentava 2.683,5 h de voo, conforme informações de fls. 02.

10.2.2. **Quanto às questões de fato:**

10.2.2.1. Quanto ao presente fato, foi constatado pela fiscalização (fl. 02) desta ANAC que a empresa interessada não realizou a inspeção de 50 h dentro do respectivo intervalo de tempo entre as inspeções em sua aeronave **PT-VRZ**, em 25/03/2011, configurando, assim, o ato infracional.

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

10.2.3.1. No que concerne às alegações já descritas nos itens 4, 6 e 8 do presente voto, cumpre inferir que:

10.2.3.2. Em sede de defesa, a interessada alegou:

a) que a aeronave PT-EHF decolara com tempo suficiente para realizar a missão, mas que um desvio não previsto provocara o excedente de 0,7 horas; entretanto, conforme já delineado na decisão atacada, importa atentar para o fato de que a conduta descrita no auto de infração é a operação de voo com inspeção vencida, o que induz ao entendimento de que, no momento da decolagem, a inspeção já se encontrava com o marco para a sua realização expirado, não sendo possível discernir se tal extrapolação de 0,7 horas se deu durante o voo objeto da autuação em apreço ou se já na decolagem tal vencimento estaria extrapolado em decorrência de desvio realizado em voo anterior.

b) que a contagem teria sido levada a efeito se considerando como marcos o acionamento e o corte dos motores, mas se se considerar como marcos o previsto no RBAC 01, a contagem teria início no momento em que a aeronave se desprende do solo e término no instante em que o toca (tempo de serviço), a revisão da aeronave em questão teria sido feita com o intervalo de 43,8 horas.

10.2.3.3. Assim, temos que nem a fiscalização e nem o autuado fizeram juntar aos autos as cópias do diário de bordo e da caderneta da voo, o que permitiria fazer a pertinente verificação a este respeito; contudo, cumpre inferir que o ônus da prova no Processo Administrativo Federal recai sobre o interessado, nos termos do art. 36 da Lei 9784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

(...)

**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.

10.2.3.4. Destarte, sói analisar os autos com base nos documentos nele constantes e assim observa-se que a fiscalização imputa ao autuado a realização de voo com a inspeção de 50 horas vencida, fato que foi inicialmente confirmado pelo autuado e que, só depois, entendeu de se oferecer uma forma diferenciada para contagem do vencimento da inspeção.

10.2.3.5. Entretanto, entendo por despiciendas quaisquer ponderações sobre a referida contagem, tendo em vista a falta de elementos probatórios que poderiam lastrear o alegado pela empresa interessada.

10.2.3.6. Assim, cabe salientar que o Interessado deixou de apresentar qualquer excludente de sua responsabilidade quanto à obrigação de não operar voo com a aeronave **PT-EHF**, modelo EMB-820C sem realizar a inspeção de 50 h dentro do seu precípua intervalo ou, em outras palavras, de realizar voo extrapolando o limite de 50 h sem fazer a inspeção dos componentes aeronáuticos específicos.

10.2.3.7. Sobre o pedido do desconto de 50% (cinquenta por cento), colaciona-se o §1º do artigo 61 da IN nº. 009, de 08 de Julho de 2008, que dispõe, *in verbis*:

IN nº 009/2008

Art. 61. Cabe à Superintendência de Administração e Finanças – SAF a cobrança e gestão financeira dos valores referentes ao pagamento de multas devidas em razão das decisões definitivas.

§ 1º. Mediante requerimento do interessado e dentro do prazo de defesa, será concedido desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da multa, esta calculada pelo valor médio do enquadramento.

(...)

(grifos nossos)

10.2.3.8. Assim, infere-se que o único momento oportuno para o requerimento do desconto, *in casu*, seria dentro do prazo de defesa, que se findou aos vinte dias após a data de ciência do Auto de Infração, isto é, até o dia **11/10/2010** (segunda-feira).

10.2.3.9. Cumpre dizer, igualmente, que o próprio oferecimento de uma peça de Defesa, bem como a peça de Recurso constante de fls. 52 a 56 é conduta incompatível com a pretensão de se requerer o benefício do desconto, cuja concessão está condicionada à aceitação da autuação por parte da empresa interessada, o que não se observa em nenhum momento, uma vez que a empresa impugnou por duas vezes a autuação por si sofrida.

### 10.3. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

10.3.0.1. Verificada a regularidade da ação fiscal, deve-se verificar a possibilidade de correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

10.3.0.2. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente deve ser fixado dentro dos limites previstos na Resolução ANAC nº. 25/2008 (e suas alterações) e conforme o disposto no artigo 57 da Instrução Normativa ANAC nº. 08/2008, indicando que a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que não há agravantes, nem atenuantes, ou quando estas se compensam, deve ser aplicado o valor médio da tabela em anexo à Resolução ANAC nº. 25/2008.

#### 10.3.1. **Das condições atenuantes:**

10.3.1.1. *No caso em tela*, ao se consultar as informações sobre o interessado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC), foi confirmada a inexistência de processo com penalidade definitiva, cujo ato infracional ocorrera no período de 01 (um) ano anterior à data do ato infracional ora objeto do presente processo, de modo que deve ser mantida a circunstância atenuante prevista no inciso III, do § 1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25 de 25 de abril de 2008 (SEI 0703102).

#### 10.3.2. **Das condições agravantes:**

10.3.2.1. Todavia, entendo pela retirada da circunstância agravante disposta no inciso IV do § 2º. do artigo 22 da Resolução nº. 25/08, consistente na exposição ao risco à integridade física das pessoas, pois o ato infracional de se permitir operação com intervalo de horas para inspeção vencido, que é inobservar regulamentos relativos à operação das aeronaves, como tudo em matéria de aviação civil, possui relação, direta ou indireta, com a segurança de voo, sendo necessário, assim, motivar, como circunstância agravante, tal exposição ao risco.

10.3.2.2. Sob este aspecto, não há elementos nos autos que denotem qualquer pormenor que poderia resultar na configuração de tal circunstância agravante, exceto o entendimento de que a infração capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 será sempre agravada pelo inciso IV do § 2º do artigo 22 da Resolução nº. 25/08 por envolver, invariavelmente, condutas que afetam a operação e a manutenção de aeronave, o que no meu entender não condiz com o espírito da norma, pois, não considero possível agravar a penalidade com base num **componente caracterizador da própria infração**.

#### 10.3.3. **Da sanção a ser aplicada em definitivo:**

10.3.3.1. Dessa forma, considerando nos autos a existência de circunstância atenuante e a ausência de agravantes, combinada com a mudança de enquadramento do Auto de Infração entendo que a multa deve ser reduzida para o valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), patamar mínimo previsto no Resolução nº. 25, de 25/04/2008, Anexo II, Tabela III (INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS ), item "e", Código NON.

10.4. **VOTO**

10.4.0.1. Desta forma, opino por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **REDUZINDO**, assim, a multa aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa para o valor de R\$ R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

10.4.0.2. É o meu voto.

de Janeiro, 25 de maio de 2017.

Rio

**JULIO CEZAR BOSCO TEIXEIRA DITTA**  
Analista Administrativo - SIAPE 1286366  
Membro Julgador da ASJIN - RJ  
Nomeado pela Portaria ANAC nº 1.137/2013



Documento assinado eletronicamente por **JULIO CEZAR BOSCO TEIXEIRA DITTA**, **Analista Administrativo**, em 25/05/2017, às 12:49, 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 **0702533** e o código CRC **6AF0D415**.

SEI nº 0702533



## CERTIDÃO

Rio de Janeiro, 25 de maio de 2017.

### CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

#### 444ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

**Processo:** 60830.000396/2010-24.

**Interessado:** VOLARE TÁXI AÉREO LTDA (EX - TÁXI AÉREO RIBEIRO LTDA (EX: TÁXI AÉREO WEISS LTDA)).

**Crédito de Multa (SIGEC):** 642.007/14-9.

**AINI:** 05853/2010.

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

- Sr. Julio Cezar Bosco Teixeira Ditta - SIAPE 1286366 - Portarias ANAC nº. 1.137, de 06/05/2013 e nº. 2.278, de 25/08/2016 - Relator e Presidente da Sessão Recursal.
- Sra. Renata de Albuquerque de Azevedo - SIAPE 1766164 - Portaria ANAC nº 629, de 27/04/2010 - Membro Julgador.
- Sra. Iara Barbosa da Costa - SIAPE 0210067 - Portaria ANAC nº 2.786, de 16/10/2015 - Membro Julgador.

Certifico que a ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe, proferiu a seguinte decisão:

A Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância, por unanimidade, NEGOU PROVIMENTO ao recurso, REDUZINDO a multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa para o valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), nos termos do voto do Relator.

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.



Documento assinado eletronicamente por **JULIO CEZAR BOSCO TEIXEIRA DITTA**, **Analista Administrativo**, em 25/05/2017, às 12:44, 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 **IARA BARBOSA DA COSTA**, **Administrador**, em 25/05/2017, às 13:00, 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 **RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO**,



**Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 26/05/2017, às 15:14, 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 **0704256** e o código CRC **D95830F4**.

---