



## VOTO

**PROCESSO: 00065.003051/2012-81**

**INTERESSADO: JOSE RENATO PINTO**

### DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

NUP	Auto de Infração	Crédito de Multa (SIGEC)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação DC1	Valor da multa aplicada em Primeira Instância
60850.003054/2012-14	06871/2011	641761142	12/08/2009	05/12/2011	15/03/2012	04/04/2014	07/07/2014	R\$ 800,00
60850.003051/2012-81	06870/2011	641762140	14/08/2009	05/12/2011	15/03/2012	04/04/2014	07/07/2014	R\$ 800,00

**Infração:** Operar voo internacional sem proficiência linguística.

**Enquadramento:** Art. 302, inciso II, alínea "e" da Lei nº 7565 de 19 de dezembro de 1986.

**Relator(a):** Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017

#### 1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de 02(dois) processos administrativos sancionadores, originados pelos Autos de Infração individualizados supra, com fundamento no artigo 302, inciso II, alínea "e" da Lei nº 7565 de 19 de dezembro de 1986, do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, c/c seção 91.5(a) (3), do RBHA 91 e seção 61.5(m) do RBHA 61.

1.2. Descrevem os autos de infração que, durante e a análise dos fatos descritos no processo 60840.010186/2009-91, sobre apuração de irregularidades em processo de proficiência linguística de piloto, foi verificado que o interessado realizou voo em comando na aeronave PR-JET, em operação internacional, nas datas 12/08/2009 e 14/08/2009 sem possuir proficiência na língua inglesa, conforme especificações abaixo:

NUP	Auto de Infração	Data da Infração	Lavratura do AI	Marcas da Aeronave	Anotação no Diário de Bordo
60850.003054/2012-14	06871/2011	12/08/2009	05/12/2011	PR-JET	Diário de Bordo - 001716
60850.003051/2012-81	06870/2011	14/08/2009	05/12/2011	PR-JET	Diário de Bordo - 001717

1.3. A materialidade das infrações está caracterizada documentalmente nos autos:

a) a cópia da Nota Técnica nº 156/210/GVAG-SP/SSO/UR/SP (fls. 28/29 e 27/28), de 22/10/2010, demonstra que o piloto JOSÉ RENATO PINTO (Código ANAC 650515) não possuía, no período em questão, a necessária proficiência linguística para operar voos internacionais, uma vez que sequer realizara o devido teste para sua aferição;

b) as cópias dos planos de voo (fls. 22/26 e 21/25) da aeronave PR-JET, com destino à SABE (Buenos Aires - Argentina), apontam como primeiro em comando o piloto Renato (Código ANAC 650515), portanto, o interessado do presente caso;

c) as cópias da tela do sistema ANAC de Pesquisa de Movimento de Aeronaves do Grupo - 2 (fls. 27 e 26), operadas pelo interessado - Código ANAC 650515 - no período de 16/01/2009 a 02/02/2010 em que constam os voos internacionais, indicam que o piloto dos voos dos dias 12/08/2009 e 14/08/2009 era o interessado; e

d) as cópias dos diários de bordo - 001716 e 1717, de 12/08/2009 e 14/08/2009, respectivamente (fls. 18 e 17), mais uma vez mostram o nome do interessado como piloto dos voos internacionais em questão.

1.4. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da

## 2. HISTÓRICO

2.1. **Dos processos originários** - Os processos ora em análise surgiram em substituição ao Processo nº. 60800.029902/2011-03, instaurado pelo Auto de Infração 00192/2011, de 19/01/2011.

2.2. Ocorre que esse processo também originou-se de outro, do processo administrativo nº 60840.010186/2009-91, em que se apurou a existência de inconsistências em processo de concessão de proficiência na língua inglesa do piloto José Renato Pinto (Código ANAC) - interessado do presente caso.

2.3. No curso daquele processo, questionou-se o interessado acerca das inconsistências encontradas e notificou-se-lhe sobre a possibilidade da retirada da proficiência (nível 6) lançada em sua licença, ao que o interessado respondeu, esclarecendo, que não realizara prova de proficiência na língua inglesa.

2.4. Ao cabo (fls. 28/29 e 27/28), concluiu-se que o interessado não fazia jus à proficiência na língua inglesa, determinando-se a retirada dela de sua licença e a lavratura de auto de infração, por se ter localizado operações aéreas internacionais realizadas pelo piloto sem a necessária proficiência na língua inglesa.

2.5. Assim, lavrou-se o citado - item 2.1 - AI 00192, dando-se início ao processo sancionador originário contra o interessado, contendo a descrição de duas infrações:

Durante a análise dos fatos descritos no processo 60840.010186/2009-91, sobre apuração de irregularidades em processo proficiência linguística de piloto, foi verificado que o Interessado realizou voo em comando na aeronave PR-JET, em operação Internacional, nas datas 12/08/2009 e 14/08/2009 sem possuir proficiência na língua Inglesa necessária.

2.6. Ocorre que, em 23/11/2011 (fls. 05 e 04), o órgão de primeira instância decidiu pelo arquivamento do processo, por entender que deviam ser lavrados autos de infração distintos para cada fato (datas distintas), e pelo posterior envio dos autos à GVAG para tomada das medidas cabíveis.

2.7. Por isso, lavraram-se os dois autos de infração do caso em tela - que contêm o mesmo texto de descrição infracional acima, diferenciando-se por individualizar os fatos pelas datas, um AI trazendo a data de 12/08/2009, e o outro de 14/08/2009. Instauraram-se, desse modo, os processos em análise.

2.8. **Da Defesa Prévia** - o interessado foi devidamente notificado dos autos de infração e apresentou defesas prévias, em que aponta os mesmos argumentos para ambos os fatos. Em sua defesa alega:

I - - que a legislação não é clara no que tange quem deverá possuir a note icao de inglês na carteira, ou seja, o comandante, o copiloto ou ambos;

II - - que ANAC infelizmente vem exercendo o papel de fonte arrecadadora, pois, qualquer coisa que acontece com tripulantes de uma forma geral lá vem a multa e retaliações;

III - - que a avaliação de proficiência linguística realizada pela ANAC é desproporcional;

IV - - que não praticou o ato de má-fé, mas por desconhecimento e interpretação errada da legislação, uma vez que era nova.

2.9. Ao fim, requer a anulação dos autos de infração e que todas as intimações sejam enviadas para o endereço profissional de seu procurador na Rua Arthur Soter Lopes da Silva, n.486. Jardim Esmeralda, Butantã. São Paulo. Capital, CEP: 05367-140.

2.10. **Decisão de Primeira Instância - DC1** - O setor competente após analisar os argumentos da defesa prévia, em decisão motivada, confirmou os atos infracionais, afastando as alegações da defesa, e aplicou multas de R\$ 800,00 (oitocentos reais) cada, como sanção administrativa, com fundamento na letra "e" da Tabela II (Infrações Imputáveis à Aeronautas e Aeroviários ou Operadores de Aeronaves - pessoa física) do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008, pelo descumprimento do previsto no art. 302, inciso II, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, consideradas presentes as circunstâncias atenuantes dos incisos I (reconhecimento da prática da infração) e III (inexistência de aplicação de penalidades no último ano), do § 1º, do artigo 22, da mesma Res. 25/2008 e a circunstância agravante do inciso III (obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração) do § 2º, também do art. 22 da Res. 25/2008. Notificação da decisão regular, conforme apontado no quadro introdutório desta peça administrativa.

2.11. **Do Recurso** - Em grau recursal, o autuado alega em ambos os processos ora analisados:

I - Que não concorda com os valores das multas aplicadas, tendo em vista que, objetivamente as razões de fato e de direito, sequer, e de forma contundente foram analisadas;

II - Que pugna pelos valores e pela condenação e que, o caso seja reanalisado por esta Junta Recursal e apreciada a defesa inicialmente alegada.

III - Por fim, requer a extinção do feito.

2.12. **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).

### 3. PRELIMINARES

3.1. **Da inexistência de cerceamento da ampla defesa e contraditório devido à falta de informações sobre a infração** - O Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer):

*“Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providências administrativas cabíveis.”*

3.2. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 25 de 25 de Abril de 2008, complementa:

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

3.3. O auto de infração como principal documento de um processo administrativo traz embutido em si dois dispositivos primordiais para sua validade, que são a descrição do fato e seu enquadramento legal. Eles são os elementos necessários para que se informe, precisamente, o tipo infracional, permitindo, dessa forma, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

3.4. No presente caso, os fatos estão correta e precisamente descritos, com todos os elementos necessários para a perfeita tipificação da infração. Ainda, a norma transgredida também se encontra claramente indicada, não havendo que se falar em embaraços ao exercício da ampla defesa e do contraditório. Desse modo encontra-se perfeitamente configurada a motivação do ato, uma vez que como afirma Hely Lopes Meirelles (MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 29ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 152.):

*“denomina-se motivação a exposição ou a indicação por escrito dos fatos e dos fundamentos jurídicos do ato”.*

3.5. Ademais, note-se que não apenas o interessado teve ciência do auto de infração, contendo toda a informação necessária para que se defendesse, como compareceu ao processo apresentando defesa prévia, tendo plena liberdade de contraditar tudo que se lhe estava imputando.

3.6. Ressalte-se que assim o fez e teve sua defesa apreciada pela primeira instância. Esta em decisão, prolatada no dia 04/04/2014, rebateu ponto a ponto todos os argumentos do interessado. Mais do que isso, demonstrou, inequivocamente, a ocorrência da infração, indicando, precisamente, os fatos e os fundamentos jurídicos motivadores da aplicação da sanção.

3.7. Não há, portanto, que se falar em cerceamento de defesa ou ausência de motivação dos atos do presente processo.

3.8. Note-se que quanto à notificação de decisão limitar-se somente a informar sobre a aplicação de penalidade de multa, não se deu nada mais do que a simples observância ao prescrito no art. 22, da Instrução Normativa ANAC nº 008/2008:

*“No caso da aplicação das penalidades de multa, suspensão, interdição ou apreensão a Decisão e a Notificação da Decisão (ND) devem conter o valor da pena pecuniária e/ou prazo de vigência da medida restritiva de direitos, conforme o caso, levando em conta as atenuantes e agravantes previstas nesta Instrução Normativa.”*

3.9. Destaque-se que a Lei nº 9.874/99 tem aplicação subsidiária no presente caso:

*Art. 69. Os processos administrativos específicos continuarão a reger-se por lei própria, aplicando-se-lhes apenas subsidiariamente os preceitos desta Lei.*

3.10. O regimento interno da ANAC repercutiu tal disposição ao prescrever:

*Art. 30. À Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância compete:*

*I - julgar, em segunda instância administrativa, os recursos às penalidades interpostas por inobservância ou descumprimento dos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, observadas as normas em vigor, bem como, subsidiariamente, a Lei nº. 9.784, de 1999, sem prejuízo dos recursos de competência da Diretoria;*

3.11. A citada INº 008/2008, por seu turno, também estabeleceu:

*Art. 64. Aplicam-se subsidiariamente ao processo administrativo de que trata a presente Instrução às disposições da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.*

3.12. Desse modo, cumpriram-se, de forma precisa, os procedimentos legais necessários para o ato de notificação de decisão.

3.13. Ressalte-se, novamente, que a interessada teve acesso anteriormente ao auto de infração, contendo de todos os dados necessários para o exercício pleno da ampla defesa e do contraditório. Ademais, a recorrente também foi devidamente notificada da decisão de primeira instância – que, correta e devidamente motivada, determinou a aplicação de sanção - e, desde a notificação do auto de infração, teve

a sua disposição os autos do processo, inclusive, para tirar cópias. Assim sendo, não prosperam as alegações de não haver motivação e de não saber o que está lhe sendo imputado. Logo, não se deu obstrução alguma ao pleno exercício de sua defesa.

3.14. **Da Regularidade Processual** - Acuso a regularidade processual no presente feito, o qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao Interessado, bem como respeitou os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

3.15. Igualmente foram respeitados os prazos da Lei 9.873/1999, havendo impulso substancial do feito, com respeito tanto aos prazos intercorrentes como quinquenais, conforme se observa do quadro de individualização de condutas no cabeçalho desta análise.

3.16. Julgo, pois, o processo apto para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

#### 4. **MÉRITO E COTEJO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA**

4.1. Respalçado pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999, ratifica-se e adota-se, na integralidade e como parte integrante desta análise os fundamentos regulatórios, fáticos e jurídicos esposados nas decisões de primeira instâncias (fls. 31/32v e 30/32 dos autos). A capitulação da infração é o art. 302, inciso II, alínea "e" do CBAer. Ademais, o RBHA 61, *in verbis*, determina:

61.10 - Comunicações radiotelefônicas e proficiência na língua inglesa requerida para o exercício de atividade na aviação civil. Os requisitos estabelecidos nesta Seção aplicam-se aos pilotos operando voos internacionais. (a) A partir de 05 de março de 2009, nenhum piloto de avião ou de helicóptero poderá operar aeronaves de marcas brasileiras sem que demonstre a habilidade em falar e compreender a língua utilizada para comunicações radiotelefônicas pelo menos ao Nível Operacional (Nível 4), conforme especificado nos requisitos de proficiência na língua inglesa contidos no Apêndice B deste regulamento.

4.2. Ademais, repisa-se que a materialidade das infrações ficou comprovada documentalmente, conforme já apontado no item 1.3 desta análise.

4.3. **Isto posto, passa-se ao cotejo dos argumentos de defesa.**

4.4. **Quanto às alegações de que a norma seria nova, obscura e de que não teria agido de má-fé, pois a desconhecia** - O dispositivo normativo é bem claro em estabelecer a obrigação aos **pilotos** - portanto, aplicável a todos, sem ressalva, comandante ou copiloto - de avião de demonstrar proficiência na língua inglesa - habilidade em falar e compreender a língua para comunicações radiotelefônicas, ao menos ao Nível operacional ( Nível 4) - para que possam realizar voos internacionais. A norma é objetiva, não dando margem à dúvidas nem à escusas de seu cumprimento. Não há, pois, sequer que se discutir da existência de má-fé. Ainda, tem-se que juridicamente o erro ou a alegação de desconhecimento da norma não têm o condão de isentar o infrator da prática da conduta irregular, conforme, conforme art. 3º do Decreto-Lei nº 4.657/1942 - Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro.

4.5. Importa ressaltar também que o argumento de ausência de intencionalidade não tem o condão de afastar a responsabilidade da Autuada pela conduta infracional. O cumprimento de norma *erga omnes* vigente é objetivo, sem distinção de elemento volitivo, a não ser que expressamente consignado pela norma regulamentar. Como os normativos em comento não fazem expressamente esta distinção, não é possível vislumbrar que o argumento de exigência de voluntariedade para incursão na infração mereça prosperar.

4.6. Este entendimento é corroborado por Hely Lopes Meirelles, que destaca que a multa administrativa, diferente das sanções penais, é de **natureza objetiva**, isto é, **prescinde da caracterização da culpa ou do dolo do infrator para ser devida**, uma vez que decorre do expresso descumprimento de conduta desejável imposta pelo Estado, decorrente precipuamente da supremacia do interesse público. (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 1999.)

4.7. Além disso, conforme se verifica pelas cópias do diário de bordo (fls. 18 e 17) e plano de voo (fls. 22/26 e 21/25), o interessado era o piloto em comando dos voos em questão. Dessa forma, demonstra-se patente que para operá-los deveria ter a devida proficiência linguística.

4.8. **Da alegação de não concordância com o valor de multa** - os valores das multas por infração à legislação aeronáutica previstos pela Resolução nº 25/2008 estão em consonância para com o ordenamento jurídico e doutrina pátria, vez que a norma foi editada dentro das competências e poder regulamentar da Autarquia, previsto de forma cristalina em sua lei de criação. Expressamente, para o caso, o valor de multa de R\$ 800,00 (oitocentos reais) para infração do presente caso em seu Anexo I, Tabela II – Infrações Imputáveis à Aeronautas e Aeroviários ou Operadores de Aeronaves – pessoa física, COD. PCT - "e") - Participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações.

4.9. Assim, o valor de multa aplicado na decisão de primeira instância foi estabelecido seguindo-se os preceitos legais. Não cabe falar, portanto, em valor excessivo, irrazoabilidade ou desproporcionalidade, pelo contrário, já que em observância ao previsto no art. 295 do CBAer, que diz *“a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração”*, a multa foi aplicada em seu patamar mínimo.

4.10. Para tanto, utilizou-se o critério de dosimetria estabelecido na Resolução nº 25/2008, que determina em seu art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição do valor de multa, sendo que em seu Anexo I, assim penaliza-se a infração ao art. 302, II, alínea “e”, do

CBAer: "PCT - "e", Participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações":

R\$ 800,00 (oitocentos reais) – valor de multa mínimo referente à infração;

R\$ 1.400,00 (mil e quatrocentos reais) – valor de multa médio referente à infração; e

R\$ 2.000,00 (dois mil reais) – valor de multa máximo referente à infração.

4.11. Visto que os valores de multa encontram-se legalmente previstos não há que se falar também em valor confiscatório. Os critérios de dosimetria estão, por sua vez, também legalmente previstos. As normas foram objetiva e corretamente observadas quando, em primeira instância, da estipulação do valor da multa. Não há, pois, excesso algum no valor de multa aplicado. Ainda, ressalte-se que se trata de processo administrativo sancionador, não se aplicando aqui, as regras de direito tributário, uma vez que as sanções pecuniárias têm o firme caráter pedagógico e disciplinador, para realizar o seu objeto, e não há o que se falar em ato confiscatório, de modo que, também neste tópico, não assiste razão à recorrente.

4.12. Ainda, faz-se importante destacar o ensino de Celso Antônio Bandeira de Mello de que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar, mas existem as que se limitam a esta função, e outras que buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado (multas ressarcitórias) como também as que apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação positiva (astreinte). (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 24ª., São Paulo, Malheiros Editores, 2012, p. 864/865 e p. 879).

4.13. Daí a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC 25/2008.

4.14. Seira incoerente, pois, também falar em ausência de fundamentação do *quantum* da fixação da base da sanção uma vez que o próprio fundamento para a aplicação da sanção foi a própria prática, por parte da autuada, de ato infracional previsto na legislação (devidamente constatado/apurado no caso, como bem mostram os autos). A partir disso, a dosimetria pode ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no anexo da Resolução 25/2008 e dali a Administração não pode extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade. É dizer que em razão da taxatividade da norma e pelo fato de a Administração Pública pautar-se pelo princípio da legalidade, impossível que a Agência aplique atenuantes de forma arbitrária já que deve o autuado se adequar aos requisitos da norma.

4.15. Por este motivo, apresenta-se claro que os argumentos de defesa de inconformidade com o valor de multa não prosperam, porquanto, o valor aplicado da multa encontra fundamento legal nos patamares de aplicação constantes do anexo da Resolução 25/2008 (públicos e notórios, vez que integrantes de norma vigente e pública) que vinculam a unidade julgadora.

4.16. 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.

## 5. DOSIMETRIA DA SANÇÃO

5.1. Verificada a regularidade da ação fiscal e configuradas as práticas infracionais, há que se averiguar a propriedade dos valores das multas aplicadas como sanção administrativa. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil determina em seu art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

5.2. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Tabela de Infrações do Anexo II, da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, relativa à conduta descrita neste processo, é aquela reproduzida no item 4.10 acima.

5.3. **ATENUANTES** - Verifica-se como incidente sobre o caso apenas a circunstância atenuante de inexistência de aplicação de penalidade no último ano (inciso III, § 1º, do artigo 22, da Resolução nº 25/08, conforme extrato do SIGEC em anexo (nº SEI 0736905).

5.4. Não se aplica a circunstância do inciso I (reconhecimento da prática da infração), dos mesmos parágrafo e artigo acima, uma vez que não se verificam as condições necessárias - o reconhecimento da prática infracional não está claro - para sua incidência.

5.5. **AGRAVANTES** - Por sua vez, não se verifica a pertinência da aplicação de nenhuma circunstância agravante das dispostas no § 2º, do Artigo 22 da Resolução nº. 25/08, ao caso ora em análise.

5.6. Desse modo, desconsidere-se a circunstância agravante aplicada em primeira instância (inciso III - obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração), porquanto não estão

presentes as condições para sua incidência. Não se apontaram na decisão daquele órgão quais seriam as vantagens obtidas e também não se encontram indicadas nem tampouco é possível vislumbrá-las em parte alguma dos autos do processo.

5.7. Neste caso, portanto, **deve ser aplicado o valor mínimo** da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008, qual seja, aquele **originariamente imposto pela decisão de primeira instância**, R\$ 800,00 (oitocentos reais).

## 6. VOTO

6.1. Pelo exposto, vota-se por conhecer do recurso e no mérito:

NUP	Auto de Infração	Crédito de Multa (SIGEC)	Data da Infração	Voto e Valor da sanção a ser aplicada em definitivo
60850.003054/2012-14	06871/2011	641761142	12/08/2009	Negar Provimento, mantidos os termos da decisão de primeira instância, qual seja, multa de R\$ 800,00 (oitocentos reais), pela infração de realizar voo em comando na aeronave PR-JET, em operação Internacional, sem possuir proficiência na língua inglesa, conforme especificação deste quadro.
60850.003051/2012-81	06870/2011	641762140	14/08/2009	Negar Provimento, mantidos os termos da decisão de primeira instância, qual seja, multa de R\$ 800,00 (oitocentos reais), pela infração de realizar voo em comando na aeronave PR-JET, em operação Internacional, sem possuir proficiência na língua inglesa, conforme especificação deste quadro.

6.2. É o voto.



Documento assinado eletronicamente por **RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO**, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil, em 14/06/2017, às 15:29, 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 **0736975** e o código CRC **15D9A70E**.

SEI nº 0736975



## CERTIDÃO

Brasília, 14 de junho de 2017.

### CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

#### 448ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

**Processo:** 00065.003051/2012-81

**Interessado:** JOSE RENATO PINTO

**Crédito de Multa (nº SIGEC):** 641762140

**AINI:** 06870/2011

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

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380- Portaria nº 2026/2016 - Presidente da Sessão Recursal
- Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria nº 845, de 13/03/2017 - Relator
- Marcos de Almeida Amorim - SIAPE 2346625 - Portaria ANAC nº 361/DIRP/2017.

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 a multa aplicada em primeira instância administrativa no patamar mínimo, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), nos termos do voto do Relator.**

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.



Documento assinado eletronicamente por **RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO**, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil, em 14/06/2017, às 15:30, 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 **Marcos de Almeida Amorim**, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil, em 14/06/2017, às 16:54, 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 14/06/2017, às 20:10, 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 **0767666** e o código CRC **11A22B20**.

---