

PARECER Nº 860/2019/JULG ASJIN/ASJIN
 PROCESSO Nº 00066.031541/2016-91
 INTERESSADO: TWO TÁXI AÉREO LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS										
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00066.031541/2016-91	662667180	004347/2016	24/06/2016	06/07/2016	11/08/2016	17/01/2018	02/02/2018	R\$ 7.000,00	14/02/2018	22/03/2018

Enquadramento: Art. 302, inciso III, alínea "u", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 175.49 (b) do RBAC 175.

Infração: Infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos - Utilizar embalagens em desacordo com a Parte 4 e 6 do DOC. 9284-AN/905.

Proponente: Rodrigo Camargo Cassimiro – SIAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Os autos evidenciam - RELATÓRIO DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL - OPERAÇÕES 135 - 5.1.4 ATIVIDADE 1 - INSPEÇÃO DE RAMPA NACIONAL (PISOR) - Acompanhamento -N. 21915/2016 de 24/06/2016 - AEROPORTO DE JUNDIAÍ (DOC SEI 0313126 - fls. 02/04) - que:

5 - PT-MED (C208)

Tipo: Táxi Aéreo

Operador: TWO Táxi Aéreo LTDA

Tripulante:

- Comandante: Flávio Fernandes Vigatto (122216)

- Segundo em Comando: Zwicker Walner Santiago da Silva (814319)

OBS: Foi identificado que a TWO Táxi Aéreo LTDA transportou artigo perigoso classificado como UN 3373 com massa superior ao que é exigido pela legislação DOC 9284. O material infeccioso estava em desacordo com a instrução de embalagem típica para esse artigo, segundo o DOC 9284, todo material classificado nesta categoria deve seguir a instrução de embalagem 650, essa limita a quantidade bruta de material em 4 quilogramas. Neste caso constatou-se transporte de material, contendo 6,0 quilogramas, notou-se que na descrição da embalagem não havia menção a gelo seco. De acordo com a IS 175-004, o item 16 determina que na condição de transporte de gelo seco, esteja contida na embalagem a etiqueta classe 9, como a mesma não estava presente presume-se que a embalagem não continha esse tipo de material. Portanto, o conteúdo tratava-se apenas de material biológico.

6. RECOMENDAÇÕES

(...)

2 - Emissão de auto de infração para a empresa TWO Táxi Aéreo LTDA pelo transporte irregular de artigos perigosos, cuja massa transportada estava em quantidade maior do que os 4 quilogramas ou 4 Litros limitados pela instrução de embalagem 650 do DOC 9284;

3. Ato contínuo, lavrou-se o auto de infração (fls. 01), descrevendo-se o fato assim: "*Durante inspeção de rampa realizada no aeroporto de Jundiaí (Aeroporto Estadual Rolim Afonso Amaro), no dia 24 de junho de 2016, foi constatado pela equipe de inspetores que a empresa TWO Táxi Aéreo LTDA permitiu o embarque de substância infecciosa, no trecho SBCA-SBJD, na aeronave PT-MED, caracterizada pelo código ONU UN 3373, com quantidade de massa superior a quatro quilogramas e portanto em desacordo com a restrição imposta pela Instrução de Embalagem 650 do DOC 9284*".

4. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

HISTÓRICO

5. Respaldo pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 aproveita-se como parte integrante desta análise relato constante da decisão de primeira instância constante dos autos.

6. Devidamente notificada, a interessada apresentou **Defesa Prévia (fls. 13/20)**, em que alega:

(...)

DEFESA PRÉVIA

Conforme prevê o art. 5º, LV da Constituição da República, combinado com a art. 56º da Lei n.º 9.784/99 e art. 292 do Código Brasileiro de Aeronáutica.

(...)

Da Incompetência do Autuante

Determina o art. 38, II, da Resolução n.º 110 de 15 de setembro de 2009 da ANAC, com redação dada pela Resolução n.º 245 de 4/9/2012, que dispõe sobre o Regimento Interno da Anac, que:

(...)

Nota-se, portanto, que somente a Diretoria, Superintendências e Gerências-Gerais e os Titulares dos órgãos de Assistência Direta e Imediata, têm competência legal para aplicar penalidades resultantes do descumprimento da legislação aeronáutica.

O auto de infração, portanto, é nulo, uma vez que não se sabe se o ato foi praticado por servidor público competente para a sua realização, derivando, tal competência, de ato legal válido delegando tal atribuição.

Ressalte-

se ainda, que o art. 11 Lei n.º 9.784/99 determina que a competência é irrenunciável e se exerce pelos órgãos administrativos a que foi atribuída como própria, salvo os casos de delegação de competência e advocação legalmente admitidas.

E

ainda, conforme estabelece o art. 14, da Lei n.º 9.784/99 o ato de delegação e sua revogação deverão ser publicados no meio oficial.

'Art. 14 § 1º O ato de delegação especificará as matérias e poderes transferidos, os limites da atuação do delegado, a duração e os objetivos da delegação e o recurso cabível, podendo conter ressalva de exercício da atribuição delegada.'

Sendo certo que o art. 13 do mesmo diploma legal estabelece que não podem ser objeto de delegação:

I - a edição de atos de caráter normativo;

II - a decisão de recursos administrativos;

III - as matérias de competência exclusiva do órgão ou autoridade.

No presente caso não é possível determinar se quem aplicou o auto de infração tinha as condições de legalidade e legitimidade para atuar, tendo em vista que o auto de infração não atende ao previsto no art. Art. 8º da Resolução ANAC n.º 25 de 25 de abril de 2008 que determina que o auto de infração deva conter os seguintes requisitos:

I - identificação do autuado;

II - descrição objetiva da infração;

III - disposição legal ou normativa infringida;

IV - indicação do prazo de vinte dias, para a apresentação de defesa;

V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função:

VI - local, data e hora.

Não há no auto de infração a indicação do cargo ou função pública do autuante. Note-se que credencial de INSPAC não é cargo nem função pública, portanto, não cumpre o estabelecido na lei. **NÃO HÁ SE QUER O NOME DO AUTUANTE**

Conforme definição estabelecida pela própria ANAC, INSPAC é a pessoa credenciada pela Autoridade de Aviação Civil e que está, como representante da autoridade, autorizada a realizar as atividades de fiscalização da aviação civil; sendo que pessoa credenciada pode ser pessoa física ou jurídica autorizada a realizar determinadas atividades de fiscalização estipuladas no ato de credenciamento.

Portanto, o credenciamento de INSPAC, por si só, não é capaz de comprovar o cargo ou função pública, já que a atividade de INSPAC pode ser qualquer pessoa física ou jurídica, bastando para isso o mero credenciamento pela autoridade. Além disso este credenciamento é transitório e com prazo determinado.

O art.8 da Resolução n.º 25, de 25 de abril de 2008 (ANAC) que determina:

o Auto de Infração deve conter os seguintes requisitos essenciais de validade:

(...) **V - assinatura do autuante e indicação, de seu cargo ou função.**

O auto de infração, portanto, é absolutamente nulo, uma vez que não se sabe se o ato foi praticado por servidor público competente para a sua realização, derivando, tal competência, de ato legal válido delegando tal atribuição.

E ainda, não há nenhuma publicação em meio oficial, Diário Oficial da União, delegando competência ao servidor em questão para autuar qualquer empresa que seja, já que a delegação deve contemplar as matérias e os poderes transferidos e os limites de atuação do delegado.

Repise-se, que o art. 11 Lei n.º 9.784/99 determina que a competência é irrenunciável e se exerce pelos órgãos administrativos a que foi atribuída como própria, salvo os casos de delegação de competência e avocação legalmente admitidas.

Portanto, o autuante não possui as condições estabelecidas em lei para a aplicação da atuação. Além disso é impossível depreender da rubrica exarada no AI a função que o autuante exerce no órgão. Ocorre que esta ofensa se dirige ao elemento de validade do ato, o que lhe acarreta a perda de eficácia no plano do fato jurídico.

O ato fiscalizar não impõe o ato de autuar que é ato privativo do agente que detém a competência atribuída por lei e delegação específica para atuação, publicada em Diário Oficial.

Além disso, a empresa não pode impugnar o ato em relação à hipótese de impedimento ou suspeição estabelecida pelo art. 18 de Lei n.º 9.784/99, já que não é possível determinar se o servidor que assinou o auto é ou não servidor público, já que a credencial de Inspac pode ser obtida por qualquer pessoa, sendo um mero credenciamento. Tal fato impede, também, o direito constitucional da empresa a ampla defesa.

No Mérito

No mérito, a empresa alega que não pode desenvolver sua ampla defesa, tendo em vista não saber se o autuante tem competência legal, dentro de sua formação, para praticar tal procedimento e não há como saber quem a autuou.

Além disso, o auto de infração é absolutamente nulo por faltar-lhe o elemento de validade do ato, o que lhe acarreta a perda de eficácia no plano jurídico, tendo em vista que a Resolução n.º 25 de 25 de abril de 2008 determina que o Auto de Infração deve conter **como requisito essencial de validade** a assinatura do autuante e **indicação de seu cargo e função.**

(...)

Verifica-se, portanto, que a indicação de cargo e função é requisito essencial validade jurídica do auto de infração não sendo caracterizado como mero vício formal passível de convalidação.

Além

disso, o material biológico classificado como UN 3373, transportado pela TWO Táxi Aéreo para o Laboratório DASA, obedece a um padrão de remessa seguido pelo laboratório.

Esse protocolo preconiza que sejam colocados 12 fardos, com 100 tubetes de cometa de sangue cada, por embalagem tipo 650.

Como cada tubete contém cerca de 2g de sangue, o total colocado em cada embalagem gira em torno de 2,4 kg de quantidade de massa total dematerial biológico classificado como UN 3373.

Conforme informado na declaração em anexo, a empresa DASA coloca também gelo seco ou Gelox, para manter o congelamento ou refrigeração do material a ser transportado, conforme necessário. Nesse caso, o padrão utilizado é de 10 kg de quantidade de massa, portanto também dentro dos limites estipulados pela instrução de embalagem 650, que é o caso.

Assim

sendo, a TWO Táxi Aéreo contesta a afirmação contida no auto de infração de que transportou, no voo em questão, material biológico em peso superior ao permitido nas instruções de embalagem 650.

Da representação

Cumprе esclarecer que, conforme estabelece o art. 37 da Lei 9.784/99, quando o interessado declarar que fatos e dados estão registrados em documentos existentes na própria Administração responsável pelo processo ou em outro órgão administrativo, o órgão competente para a instrução proverá, de ofício, à obtenção dos documentos ou das respectivas cópias. Portanto, informo que o contrato social, comprovatório dos poderes de representação da sociedade, e da assinatura da procuração ao patrono da causa estão devidamente arquivados na Agência Nacional de Aviação Civil.

Dos pedidos

Demonstrado, portanto, a nulidade do auto de infração, pela constatação de vícios insanáveis na atuação, consubstanciados no desrespeito aos princípios constitucionais da legalidade, do contraditório e ampla defesa, requer a **TWO TAXI AÉREO LTDA**, demonstrada a improcedência da sanção imposta, face Os vícios materiais e formais apresentados:

1) A nulidade do auto de infração

2) Seja extinto o presente processo administrativo;

3) Que todas as intimações feitas em nome do procurador da empresa Dr. Rubens Rogério Kominski, OAB-RJ 98.322 com endereço na Rua Pirajibe Frota Aguiar, 12 -202- Copacabana, Rio de Janeiro-RJ-Cep: 22091-090

7. **A Decisão de Primeira Instância (DC1) - (DOC SEI 1356658 e 1356685)** após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos condenou a interessada à sanção de multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais). Especificou ainda:

2.1. Legislação aplicável

A infração foi capitulada no artigo 302, inciso III, alínea "u" do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer, nestes termos:

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

(...)

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

(...)

u) infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos

E ainda, com interpretação sistemática ao disposto na seção 175.29 (b) do RBAC 175:

175.29 Formação e treinamento de pessoal

(...)

(b) Todos os empregados envolvidos no processo de transporte de artigos perigosos devem ter o certificado do curso de Transporte Aéreo de Artigos Perigosos atualizado a cada 24 (vinte e quatro) meses, emitido por entidade de ensino autorizada, com curso homologado e instrutor credenciado, de acordo com o previsto na regulamentação específica da ANAC.

2.2. Análise da Defesa

A Autuada aduziu a incompetência do Autuador e que não se pode determinar se quem aplicou o Auto de Infração tinha as condições de legalidade e legitimidade para autuar e questionou a competência do Autuante, amparado no Regimento Interno da ANAC, em seus artigos 38 e 99.

Quanto a isto, de acordo com a Instrução Normativa n.º 101/2016, que entrou em vigor em 17/07/2016, verifica-se que:

Art. 2º A realização das atividades de fiscalização é inerente aos Especialistas em Regulação de Aviação Civil e Técnico em Regulação de Aviação Civil, aos ocupantes de cargos comissionados e aos servidores do Quadro de Pessoal Específico desta Agência, que tenham atribuição relacionada ao poder de polícia.

(...)

Art. 6º Cabe às unidades organizacionais responsáveis por atividades de fiscalização definir os Programas de Capacitação Específicos dos servidores aptos a realizar as atividades de fiscalização, a fim de que possa ser comprovada, sempre que necessário, a proficiência na realização das atividades para as quais foram designadas.

Vê-se, ainda, de acordo com a Resolução n.º 111/2009, em seu artigo 1º, in verbis:

Art. 1º As decisões de primeira instância administrativa relativas aos processos de apuração e aplicação de penalidades no âmbito da ANAC serão, observadas as atribuições dispostas no Regimento Interno, emanadas pelos Superintendentes, de acordo com a respectiva área de competência.

A competência atribuída aos Superintendentes nos termos deste artigo poderá ser objeto de delegação. (g. n.)

A competência dos Superintendentes é para prolatar decisões de primeira instância e ainda por cima delegável. Assim, desde que cumpridos os requisitos da Instrução Normativa n.º 101/2016, qualquer servidor desta Agência pode lavrar Autos de Infração. Portanto, a delegação de competência está perfeitamente assistida pela legislação acima citada, constatando-se que as alegações da Interessada não encontram amparo legal.

Temos ainda o que versa no artigo 197 do CBAer, que a autoridade aeronáutica e/ou autoridade da aviação civil pode delegar competência para a realização de fiscalização, bastando para isso o credenciamento do Agente Público: "A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar." Ressalta-se ainda que o Agente Público, Sr. **HENRIQUE VITOR DE OLIVEIRA**, matrícula 1766161, estava devidamente capacitado, conforme publicação no Boletim Pessoal de Serviço V, 9, n.º 18, de 02/05/2014, disponível para consulta no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2014/18/bps-v-9-n-18-02-05-2014>.

Cumprido ressaltar que o Sr. **HENRIQUE VITOR DE OLIVEIRA** possui o cargo de Especialista em Regulação de Aviação Civil, conforme registros no endereço eletrônico <http://transparencia.gov.br/servidores/Servidor-DetalhaServidor.asp?IdServidor=1277228>.

O inciso V, do artigo 8º, da Resolução n.º 25/2008 que dispõe sobre processos administrativos para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC, versa somente a assinatura e indicação do cargo e função, fato este comprovado no Auto de Infração em referência. A assinatura e está aposta no Auto de Infração, como também a indicação "1766161", identificando o mesmo.

Com relação ao mérito, a Autuada alegou que transportou o Artigo Perigoso dentro da legislação em vigor. Informou que o mesmo estaria acondicionado com gelo seco, o que aumentaria o padrão de transporte para a embalagem tipo 650 para 10 Kg.

No entanto, conforme o Relatório de Vigilância da Segurança Operacional n.º 21915/2016 (fl. 02/07), não havia menção à utilização de gelo seco na embalagem do Artigo Perigoso fiscalizado. Assim, não é cabível a alegação da Autuada de que foi cumprida a legislação no transporte do Artigo Perigoso citado no presente Auto de Infração.

2.3. Conclusão

A infração foi constatada em Inspeção de Rampa realizada em 24/06/2016, no Aeroporto de Jundiaí - SP. Durante esta Inspeção, foi constatado que a Autuada permitiu a operação da aeronave PT-MED, com o transporte de Artigo Perigoso - UN 3373, em peso superior ao limite da embalagem 650. Foram acostadas fotografias que comprovam a irregularidade citada (fl. 05/06 e 08), mostrando o peso de 6 Kg. O limite de peso para a embalagem 650 é estabelecida pelo *Packing Instruction* 650, de 4 Kg (fl. 09/10).

Desta forma, restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no **artigo 302, inciso III, alínea "u" do Código Brasileiro de Aeronáutica**.

8. Ato contínuo, por meio de interposição de **recurso administrativo** (DOC SEI 1548416), insurgiu-se a empresa da decisão condenatória, alegando:

I - que todos os elementos probatórios devem ser considerados na motivação do relatório e da decisão;

II - que a aplicação de multa administrativa por mero descuido na fixação de etiqueta classe 9, quando não há intenção no descumprimento da legislação, é uma afronta ao princípio da razoabilidade;

9. Ao cabo, pugna pela declaração de nulidade do AI com a extinção do processo.

10. **É o relato.**

PRELIMINARES

11. Primeiramente, salienta-se que não se encontram no presente processo vícios insanáveis. Ao interessado garantiu-se o direito de manifestação nos autos, podendo, inclusive, produzir provas. Observa-se que assim o fez, uma vez que apresentou diversas peças em sua defesa, sendo-lhe facultado apresentar provas à qualquer momento.

12. Assim, tem-se que em momento algum houve prejuízo ao exercício de defesa do Interessado ou à Administração. O AI traz expressamente que:

"Durante inspeção de rampa realizada no aeroporto de Jundiaí (Aeroporto Estadual Rolim Afonso Amaral), no dia 24 de junho de 2016, foi constatado pela equipe de inspetores que a empresa TWO Táxi Aéreo LTDA permitiu o embarque de substância infecciosa, no trecho SBCA-SBJD, na aeronave PT-MED, caracterizada pelo código ONU UN 3373, com quantidade de massa superior a quatro quilogramas e portanto em desacordo com a restrição imposta pela Instrução de Embalagem 650 do DOC 9284".

13. Note-se que o Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei n.º 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."

14. Com base, nesse dispositivo, resta claro que verificada a infração, deve-se lavrar o respectivo AI, exatamente como verifica-se no presente caso.

15. Por sua vez, a Resolução ANAC n.º 25 de 25 de Abril de 2008, complementa: "Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração - AI."

16. 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.

17. A descrição objetiva do fato, conforme ocorreu, é suficiente para a construção da defesa, conforme jurisprudência dos tribunais superiores pátrios do STF e STJ:

- STF: RMS 24.129/DF, 2ª Turma, DJe 30/04/2012: "Exercício do direito de defesa. A descrição dos fatos realizada quando do indiciamento foi suficiente para o devido exercício do direito de defesa. Precedentes: MS 21.721; MS 23.490. (grifamos)

(...)

- Excerto de julgado do STJ: "O indiciado se defende dos fatos que lhe são imputados e não de sua classificação legal, de sorte que a posterior alteração da capitulação legal da conduta não tem o condão de inquirir de nulidade o processo. Precedentes: (MS 14.045/DF, Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, Terceira Seção, DJe 29.4.2010; MS 10.128/DF, Rel. Min. Og Fernandes, Terceira Seção, DJe 22.2.2010; MS 12.386/DF, Rel. Min. Felix Fischer, Terceira Seção, DJ 24.9.2007, p. 244" (STJ, MS 12.677/DF, 1ª Turma, DJe 20/04/2012). (grifamos)

18. No presente caso, os fatos estão corretos 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".

19. Desse modo, não há que se falar em nulidade do auto de infração, já que todos os requisitos legais para sua exarcação foram estritamente observados.

20. **Da Regularidade Processual** - Considerados o disposto acima e os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

21. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada à interessada pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos do processo, a inobservância pelo interessado, ao disposto no Art. 302, inciso III,

alínea “u”, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 175.49 (b) do RBAC 175.

22. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente voto.

23. **Das razões recursais** - A Recorrente não trouxe em recurso, nenhuma argumentação contrária em matéria de mérito, quanto ao que foi apurado pela Fiscalização.

24. Não havendo argumentação com prova em contrário, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização. A atuação do Inspetor de Aviação Civil - INSPAC é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da lei 9.784/99, 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 a instrução e o do disposto do art. 37 desta lei.

25. A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que todos os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e de veracidade, por serem dotados da chamada fé pública. “Trata-se de presunção relativa (*juris tantum*), que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova”. (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).

26. Pode-se dizer, portanto, que os atos emanados do Estado, independente de qual seja sua natureza – presumem-se verdadeiros até prova em contrário. A própria Constituição do Brasil estabelece que declarações e informações da Administração gozam de fé pública:

Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

(...)

II - recusar fé aos documentos públicos;

27. Se não se pode recusar a fé dos documentos públicos, é lógica a interpretação de que isso implica que os documentos (e atos) da Administração reputam-se (presumem-se) válidos. E mais, reputam-se válidos porque os atos administrativos se postam vinculados ao princípio da estrita legalidade, cujo efeito óbvio é que a Administração e seus agentes não podem atuar senão dentro dos limites legalmente postos, diferente dos entes privados, que podem atuar livremente contanto que não firam os limites legais.

28. Como não houve apresentação de prova apta a desconstituir a materialidade infracional, demonstrando, de forma cabal, a sua inexistência, não há que se falar em arquivamento do processo.

29. Acrescente-se que a conduta praticada pelo autuado enquadra-se como erro de fato e de direito, vez que inobservam norma cogente e de aplicação *erga omnes* regularmente expedida pela ANAC.

30. Saliente-se que 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 há que falar em exigência de voluntariedade para incursão na infração.

31. 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.)

32. Desse modo, resta claro que, no presente caso, como estabelecido por norma cogente oponível a todos os abrangidos em seu espectro, de caráter vinculativo, não há margem para exceções quanto ao seu cumprimento no que tange a ausência do elemento volitivo.

33. 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).

34. 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.

35. Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos da Resolução 25/2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora – e, no caso, efetivamente não houve extrapolção. Pelo contrário, aplicou-se inclusive o valor mínimo. Pelo fato de isto restar bem configurado nos autos, em especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo normativo (Anexo da Resolução ANAC 25/2008), não prosperam quaisquer alegações quanto à aplicação da sanção de multa e ao seu valor.

36. Assim, não prospera a alegação de irrazoabilidade.

37. **Ante o exposto, tem-se que as razões dos recursos não lograram êxito em afastar a prática infracional objeto do presente feito e atribuída à interessada, restando esta configurada nos termos aferidos pela fiscalização.**

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

38. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes

39. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 (“o reconhecimento da prática da infração”) entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

40. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.

41. Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso III (“a inexistência de aplicação de penalidades no último ano”), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado nas datas dispostas no quadro em epígrafe – que são as datas das infrações ora analisadas.

42. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado, como se observa nos créditos de multa 658787179 e 657590760, que **há** penalidade (SEI 1356681) anteriormente aplicada ao autuado nessa situação. Não incide, desse modo, tal atenuante ao presente caso.

43. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

44. Dada a ausência de circunstâncias atenuantes e de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 7.000,00 (sete mil reais), para

cada infração, que é o valor médio previsto, à época dos fatos, para a hipótese da letra u - COD. ICG - da Tabela (III -INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSIONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS - P. JURÍDICA) do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, e alterações posteriores.

45. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposto neste arrazoado, entendo que cabe sua **MANUTENÇÃO**.

CONCLUSÃO

46. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de TWO TAXI AÉREO LTDA, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00066.031541/2016-91	662667180	004347/2016	24/06/2016	Infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos - Utilizar embalagens em desacordo com a Parte 4 e 6 do DOC. 9284-AN/905.	Art. 302, inciso III, alínea "u", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 175.49 (b) do RBAC 175.	R\$ 7.000,00 (sete mil reais)

47. **É o Parecer.**

48. **Submete-se ao crivo do decisor.**

RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO
Técnico em Regulação de Aviação Civil
SIAPE 1624880



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 31/07/2019, às 18:04, 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/autenticidade>, informando o código verificador **3199110** e o código CRC **A88A1C50**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1018/2019

PROCESSO Nº 00066.031541/2016-91
INTERESSADO: TWO TÁXI AÉREO LTDA

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 16 da Res. ANAC 25/2008.
2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
3. De acordo com a proposta de decisão (3199110) Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
4. Dosimetria adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".
5. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com com lastro no art 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa**, em desfavor da empresa TWO TÁXI AÉREO LTDA, nos seguintes termos:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00066.031541/2016-91	662667180	004347/2016	24/06/2016	Infringir as Condições Gerais de Transporte, bem como as demais normas que dispõem sobre os serviços aéreos - Utilizar embalagens em desacordo com a Parte 4 e 6 do DOC. 9284-AN/905.	Art. 302, inciso III, alínea "u", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 175.49 (b) do RBAC 175.	R\$ 7.000,00 (sete mil reais)

6. À Secretaria.
7. Notifique-se.
8. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 02/08/2019, às 16:33, 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/autenticidade>, informando o código verificador **3214906** e o código CRC **74877D8C**.

Referência: Processo nº 00066.031541/2016-91

SEI nº 3214906