



**PARECER N°** 742/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00066.033897/2015-88  
**INTERESSADO:** WILLIAM FERREIRA BRITO

/

## **PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Infração:** Realizar voos com a Inspeção Anual de Manutenção vencida.

**Enquadramento:** alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c art. 166 do CBA c/c itens 91.3(a), 91.403(e) e 91.409(a) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91.

**Data da Infração:** 05/11/2014, 06/11/2014, 07/11/2014, 08/11/2014 e 09/11/2014

**Auto de infração:** 736/2015/SPO

**Aeronave:** PP-MBN

**Crédito de multa:** 666654190

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

## **INTRODUÇÃO**

1. Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, sendo que o Auto de Infração (AI) nº 736/2015/SPO (fl. 01v do Volume SEI nº 1842234) capitula a infração no art. 302, inciso I, alínea "d" da Lei nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica) c/c seção 91.203 do RBHA 91.

2. O Auto de Infração nº 736/2015/SPO apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 144452      MARCAS DA AERONAVE: PP-MBN

DATA: 05/11/2014      HORA: 12:00      LOCAL: SSFE

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

Descrição da Infração:

Durante análise das operações das aeronaves que operaram no GP de Fórmula 1 de 2014, averiguou-se que a aeronave PP-MBN, AS 350B serial 2499, realizou voos com a Inspeção Anual de Manutenção expirada.

A IAM da aeronave venceu em 31/10/2014, e desta data até hoje seu código de aeronavegabilidade está registrado como S8 (suspense), conforme tela STATUS do SACL.

Da leitura do diário de bordo, temos que os seguintes voos foram realizados com a IAM Vencida, todos realizados pelo piloto acima qualificado:

Página do diário	Linha do diário	data	de	para	horário decolagem
	7	05/11/2014	SSFE	SRI O	12:02

14	7	05/11/2014	SBLO	SBLO	12:02
	8	05/11/2014	SBLO	SIAO	15:22
15	1	05/11/2014	SIAO	SIBH	18:02
	2	06/11/2014	SIBH	SDKM	17:42
	3	06/11/2014	SDKM	SIBH	18:09
	4	07/11/2014	SIBH	SDKM	10:52
	5	07/11/2014	SDKM	SSXK	11:08
	6	07/11/2014	SSKK	SIBH	11:26
	7	08/11/2014	SIBH	SDKM	14:02
	8	08/11/2014	SDKM	SSXK	14:12
16	1	08/11/2014	SSXK	SIBH	14:24
	2	08/11/2014	SIBH	SDKM	17:32
	3	08/11/2014	SDKM	SSXK	17:42
	4	08/11/2014	SSXK	SIBH	17:54
	5	09/11/2014	SIBH	SDKM	14:02
	6	09/11/2014	SDKM	SSXK	14:12
	7	09/11/2014	SSXK	SIBM	14:24
	8	09/11/2014	SIBM	SSXK	18:02
17	1	09/11/2014	SSXK	SDKM	18:12
	2	09/11/2014	SDKM	SSXK	18:30
	3	09/11/2014	SSXK	SDKM	18:48
	4	09/11/2014	SDKM	SIBM	19:06
	5	09/11/2014	SIBM	SSXK	20:02
	6	09/11/2014	SSXK	SDKM	20:12
	7	09/11/2014	SDKM	SIBM	20:24

Diante do exposto, o Sr. Willian Ferreira Brito CANAC 144452 cometeu a infração capitulada no artigo 302, inciso II, alínea "n" da lei, 7565, de 19 de dezembro de 1986, ao descumprir a seção 91.203 do RBHA 91.

Capitulação: Art. 302, inciso I, Alínea "d" da Lei Nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica) c/c seção 91.203 do RBHA 91.

3. No Relatório de Fiscalização nº 19/2015/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 02v do Volume SEI nº 1842234) é informado que:

Durante análise das operações das aeronaves que operaram no GP de fórmula 1 de 2014, averiguou-se que a aeronave PP-MBN, AS 350 B serial 2499, realizou voos com a Inspeção Anual de Manutenção expirada.

A IAM da aeronave venceu em 31/10/2014, e desta data até hoje seu código de aeronavegabilidade está registrado como S8 (suspensão), conforme tela STATUS do SACI.

Com a suspeita, a GTPO SP solicitou via ofício cópia das páginas do diário de bordo da aeronave entre o período de 15 de outubro e 20 de janeiro de 2015.

A Onix Serviços e Processamento de Dados EIRELI - ME, operadora da aeronave, encaminhou o expediente 00066.009086/2015-66 com as cópias do diário de bordo 010/PP-MBN/14.

Da leitura do diário de bordo, temos que os seguintes voos foram realizados com a IAM Vencida:  
(...)

A tabela compila os 25 voos que foram realizados irregularmente, todos tripulados pelo Sr.

**Willian Ferreira Brito, CANAC 144452.**

Existe na página 14, no campo observação, que o proprietário informou que a IAM havia sido realizada e só restava o "lançamento no sistema, que tem um prazo de 30 dias".

A IAM após ser realizada pela oficina, tem que ser informada à ANAC e só após inserida do sistema do SACI é considerada como válida.

Como já informado, até a presente data a IAM não foi ratificada pela ANAC e inserida no sistema.

A seção 91.203 (a) do RBHA 91 estabelece que o Certificado de Aeronavegabilidade deve estar válido para a operação da aeronave, in verbis:

RBHA 91 SUBPARTE C REQUISITOS DE EQUIPAMENTOS, INSTRUMENTOS E CERTIFICADOS (...)

91.203 AERONAVE CIVIL, DOCUMENTOS REQUERIDOS (a) Exceto como previsto em 91.715 e nos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira, a menos que ela tenha a bordo os seguintes documentos: (...) (iii) ficha de Inspeção Anual de Manutenção (FIAM) ou registro dos últimos serviços de manutenção que atestaram a IAM; e

(...)

(e) **Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil, a menos que o certificado de aeronavegabilidade**, os certificados de autorização de vôo ou de autorização de vôo experimental, o certificado de aeronavegabilidade para aeronaves com certificado provisório de homologação de tipo ou o certificado de aeronavegabilidade para aeronaves recém fabricadas, referidos respectivamente pelos parágrafos (a), (b), (c) e (d) desta seção, como aplicável, **esteja válido** e exposto em local acessível aos tripulantes.

(...) **(grifos nossos)**

Diante do exposto, o Willian Ferreira Brito cometeu infração capitulada no artigo 302, inciso II, alínea n da lei, 7565, de 19 de dezembro de 1986, uma vez que foi descumprido a seção 91.203 do RBHA 91.

(...)

4. Tela de Status do sistema SACI referente à aeronave PP-MBN (fl. 03 do Volume SEI nº 1842234), em que consta o código da situação de aeronavegabilidade "S8", a validade da IAM (Inspeção Anual de Manutenção) até 31/10/2014 e a informação da suspensão automática em 01/12/2014.
5. Tela do SACI referente ao aeronavegante Willian Ferreira Brito (fl. 04 do Volume SEI nº 1842234).
6. Ofício nº 047/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 05 do Volume SEI nº 1842234) que solicita cópias do diário de bordo da aeronave PP-MBN.
7. Carta em resposta ao Ofício nº 047/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 06 do Volume SEI nº 1842234), que encaminha páginas do diário de bordo.
8. Cópias das páginas do Diário de bordo nº 010/PP-MBN/14 (fls. 07/11 do Volume SEI nº 1842234). Na página nº 0014 do Diário de bordo nº 010/PP-MBN/14 (fl. 08 do Volume SEI nº 1842234) no campo "Ocorrência(s)" consta a informação "*Conforme informado pelo proprietário a acft já realizou a IAM, falta apenas cair no sistema, pois tem um prazo de 30 dias*".

## **DEFESA**

9. O Interessado foi devidamente notificado do AI nº 736/2015/SPO, em 07/08/2015, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 13 do Volume SEI nº 1842234). O interessado apresentou defesa (fls. 14/17 do Volume SEI nº 1842234), que foi recebida em 26/08/2015.

10. Na defesa informa que antes de iniciar as operações recebeu a informação do proprietário da aeronave de que a IAM havia sido feita e que a comprovação da execução aguardava inserção no sistema. Acrescenta que com expressa anuência do proprietário da aeronave registrou no Diário de Bordo tal situação.

11. Alega que nenhuma operação foi impedida ou bloqueada no sistema pela suspensão da aeronavegabilidade da aeronave, sendo que todos os planos de voo apresentados no DCERTA foram aceitos, porque o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) nas datas das operações descritas como irregulares, não estava suspenso por vencimento de IAM.

12. Informa que encaminha os registros da maioria dos voos descritos no AI, nos quais é possível observar que não houve restrição da operação e que não se verifica nenhuma ocorrência nos registros dos voos. Acrescenta que encaminha para comparação um registro de ocorrência de outra aeronave, em que aparece no momento em que se apresenta o plano de voo que não é aceito.

13. Considera que não cometeu nenhuma infração dolosamente e que tem a certeza que foi induzido ao erro pelo sistema de informações da ANAC e do DCERTA e pela informação do proprietário da aeronave.

14. Dispõe que seria impossível passar um plano de voo, para realizar um voo utilizando uma aeronave com a aeronavegabilidade suspensa por estar com a IAM vencida. Informa que realizou as operações porque nas datas nas quais os voos foram realizados não havia sido suspensa a aeronavegabilidade por vencimento da IAM.

15. Alega que o Auto de Infração apresenta flagrante contradição e omissão ao afirmar que "A IAM da aeronave venceu em 31/10/2014, e desta data até o dia de hoje seu código de aeronavegabilidade está registrado como S8 (suspenso), conforme tela STATUS do SACI". Acrescenta que a contradição se verifica no fato de que se estivesse suspensa a aeronavegabilidade da aeronave nas datas posteriores ao dia 31/10/2014, os planos de voo não seriam aceitos, sendo certos que foram aceitos conforme se verifica nos registros encaminhados.

16. Entende que o Auto de Infração é omissivo, quanto à data em que efetivamente foi suspensa a aeronavegabilidade da aeronave por vencimento da IAM para apontar suposta infração. Informa que certamente a suspensão da aeronavegabilidade, capaz de impedir o voo no sistema, não aconteceu precisamente a partir de 31/10/2014.

17. Considera que teria cometido a infração se, de fato, a aeronavegabilidade da aeronave tivesse sido suspensa a partir do dia 31/10/2014, o que não aconteceu (o auto de infração também não demonstra com exatidão que sim), sendo esse o motivo pelo qual realizou os voos, além da informação prestada pelo proprietário.

18. Alega que foi induzido ao erro pelo sistema, não sendo justo lhe ser imputado o cometimento da infração, muito menos aplicação de penalidade.

19. Esclarece que nenhuma Instrução Normativa emanada desta Agência Reguladora está acima das normas e princípios constitucionais.

20. Solicita o desconto de 50% sobre o valor da multa, na remota hipótese de aplicação da penalidade de multa, a título de argumentação. E na eventualidade de aplicação da penalidade de multa, solicita que sejam observadas as circunstâncias atenuantes, principalmente, no que se refere ao fato de que nos últimos doze meses não lhe foi imputada nenhuma infração.

21. Declara que não cometeu qualquer infração intencionalmente e que realizou os voos na certeza de que a aeronave PP-MBN, no período entre o dia 31/10/2014 e o dia 09/11/2014, não estava com seu certificado de aeronavegabilidade suspenso por motivo de vencimento da IAM, tanto assim, que todos os planos de voo passados foram aceitos e não se verifica nos registros dos voos, emitidos pelo DCERTA nenhuma ocorrência, conforme informa que se verifica nos documentos encaminhados como anexos.

22. Requer a anulação do AI pelo fato do mesmo ser omissivo quanto à data exata na qual foi suspensa a aeronavegabilidade da aeronave e pela contradição verificada no fato de que no AI se afirma que os voos foram realizados com a IAM vencida e com a aeronavegabilidade suspensa, informando que entre os dias 31/10/2014 e 09/11/2014 a aeronave não estava com sua aeronavegabilidade suspensa, tanto que os planos de voo foram aceitos.

23. Requer que na eventualidade de aplicação da penalidade de multa que sejam observadas as circunstâncias atenuantes, principalmente, quanto ao fato de que nos últimos doze meses nenhuma infração lhe foi imputada, considerando que deve, assim, ser aplicado o menor valor de multa praticado.
24. Requer o desconto de 50% sobre o valor da multa, caso seja aplicada alguma - o que admite somente por argumento - uma vez que alega que apresenta razões de defesa no exercício de seu direito constitucional à ampla defesa, direito não negociável por força de Instrução Normativa.
25. Foi juntada a página nº 0014 do Diário de Bordo nº 010/PP-MBN/2014 (fl. 18 do Volume SEI nº 1842234).
26. Foi juntada mensagem que informa que foi identificada ocorrência em um voo (fl. 19 do Volume SEI nº 1842234).
27. Constam e-mails de registros de voos com a aeronave PP-MBN (fls. 20/41 do Volume SEI nº 1842234).

### **CONVALIDAÇÃO**

28. O setor de primeira instância em 15/06/2018 convalidou o AI nº 736/2015/SPO (SEI nº 1880427) para passar a constar a capitulação prevista no art. 302, I, d, do CBA c/c seção 91.203 do RBHA 91.
29. Ofício nº 67/2018/SAR/SPI - GTPA/SAR-SJC/GTAS/SAR-ANAC (SEI nº 1925688) que informa a respeito da convalidação do AI nº 736/2015/SPO.
30. O interessado foi notificado a respeito da convalidação em 21/06/2018, conforme demonstrado em AR (SEI nº 1971809).
31. Não consta manifestação do interessado após a convalidação.

### **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

32. O setor competente de primeira instância, em decisão motivada de 26/12/2018 (SEI nº 2116294) considerou caracterizadas as infrações descritas no AI, art. 302, I, d, da Lei nº 7.565, de 1986. No exame de circunstâncias atenuantes, conforme previsão do art. 22, §1º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, bem como do art. 58, §1º da IN ANAC nº 08, de 2008, verificou a atenuante “III - inexistência de aplicação de penalidades no último ano”, consoante o contido no sistema informatizado da ANAC, SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos). Assim, observou a incidência de 1 (uma) circunstância atenuante e de nenhuma circunstância agravante, fixou o valor de cada uma das 25 (vinte cinco) penalidades de multa no patamar mínimo, isto é, R\$1.200,00 (mil e duzentos reais), totalizando o valor em R\$30.000,00 (trinta mil reais).

### **RECURSO**

33. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 01/03/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 2791398).
34. O interessado apresentou recurso (SEI nº 2786672), que foi recebido em 11/03/2019.
35. No recurso informa que a capitulação da infração foi no Artigo 302, inciso II, alínea “n” da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 CBAer. c/c seção 91.203 do RBHA 91.
36. Afirma que o piloto não agiu dolosamente ou negligentemente, de forma que não há, no pouso e na decolagem, risco à vida humana e à segurança de outrem, considerado o maior bem jurídico tutelado, não sendo razoável à ocorrência da penalidade a ser aplicada.
37. Alude que ao iniciar as operações descritas no auto de infração, havia recebido a orientação do proprietário da aeronave, de que a Inspeção Anual de Manutenção fora realizada e estava

em dia, apenas aguardando trâmites tão somente burocráticos para sua atualização na tela. E comportando-se consoante a boa fé objetiva, esta, cuja função é estabelecer um padrão ético de conduta para as partes nas relações, atuou sem dolo no conduzir da aeronave.

38. Considera que no período em que os voos foram realizados, o Certificado de Aeronavegabilidade continuava válido no Site da ANAC e que à época foi apresentado ao autuado um documento de IAM considerado legítimo, desta forma, afinado ao princípio da boa fé e da prevalência deste, o recorrente informou que atuou dentro dos limites da prudência.

39. Aduz que decerto que tal inadvertência evidenciada pela decisão que perfaz tal recurso, fora, de fato, mero induzimento ao erro, estando a desproporcionalidade com que a penalidade atingiu o autuado, distante da relação da primazia da realidade dos acontecimentos que ensejaram tal lide.

40. Alega que não causou qualquer dano, sendo relevante a avaliação da finalidade da sanção como denominador comum das correntes que integram as teorias relativas, prezando a ideia de que a penalidade serve como um meio para a obtenção de fins úteis, fins preventivos e corretivos, fundamentando-se na sua necessidade para sobrevivência do grupo social, e não de maneira oposta, passando do indivíduo, o atingindo além do caráter proporcional à sua readequação.

41. Reitera o teor financeiramente excessivo em que alcançou a dosimetria da penalidade imputada, em que sua atenuante, ora supracitada boa-fé, não foi aferida, bem como a prudência, cautela e precaução do aeronauta em reportar ao proprietário para ser cientificado sobre a Inspeção Anual de Manutenção, antes de iniciar o trato laboral proposto; contrário a isso, foi apenas analisado a forma da relação de aceite do aeronauta para com o proprietário.

42. Salienta que nos 4 (Quatro) referidos dias de atuação, o autuado agiu conforme indicado pelo proprietário e firmando sua conduta sob a não restrição ao Certificado de Aeronavegabilidade no sítio da ANAC, considerando, pois, que não estava praticando qualquer infração, e sim, agindo em congruência ao que lhe foi informado. Isto posto, agindo dentro dos limites legais de sua responsabilidade e atuando apenas movido pela falsa percepção da realidade, de maneira não dolosa, causada pelo erro da informação prestada pelo proprietário.

43. Alega que há de considerar o presente recurso sob a égide das demais normas administrativas, como aquela que trata dos princípios de direito administrativo, especialmente o princípio da legalidade, razoabilidade e proporcionalidade, previstos no art. 2º da Lei 9.784/99. Aborda conceitos sobre razoabilidade e proporcionalidade.

44. Requer a procedência da demanda nos termos da fundamentação, solicitando o cancelamento do Auto de Infração 736/2015/SPO, cabendo a imputação objetiva em face do genuíno causador da lide.

45. Foi juntada procuração (SEI nº 2786673).

## **DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA PELA CONVALIDAÇÃO E NOTIFICAÇÃO SOBRE AGRAVAMENTO**

46. O setor competente de segunda instância, em 16/04/2019 (SEI nº 2910306 e SEI nº 2920698), decidiu:

- pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 736/2015/SPO, modificando o enquadramento para passar a constar a alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 166 do CBA c/c itens 91.3(a), 91.403(e) e 91.409(a) do RBHA 91, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

- pela NOTIFICAÇÃO ANTE A POSSIBILIDADE DE DECORRER GRAVAME À SITUAÇÃO DO RECORRENTE para o valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), em função da multa poder ser aplicada no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) para cada um dos 25 atos tidos como infracionais, de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo total de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 parágrafo único da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

## **MANIFESTAÇÃO APÓS A DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA**

47. O interessado apresentou nova manifestação (SEI nº 2956385), que foi recebida em 25/04/2019.

48. Em caráter preliminar, verifica que com relação à Decisão Monocrática de 2ª Instância Nº 579/2019, proferida no dia 16/04/2019, fora ensejada monocraticamente, violando em seu entendimento o disposto no Art 42, Inciso I, da Resolução 472 de 6 de Junho de 2018.

49. Alega que o item 34 do Campo “Recurso” do Parecer 466/2019, que dá tela a referida decisão, fora sumariamente renegado. Informa que tal item transcreve integralmente o contido em sede de Recurso, relatando, desta forma, que a causa substancial do equívoco não fora a má-fé ou imprudência do atuado.

50. Ressalta que o fim útil para a penalidade imposta, além de não ser a tônica deste Auto, também o perfaz a mera reiteração de decisão, sem a observância da apreciação de causas atenuantes, visando tão somente a punição protocolar, fazendo referência ao item 36 do Campo “Recurso” do Parecer 466/2019.

51. Informa que o item 37 do Campo “Recurso” do Parecer 466/2019 trata-se da ciência do atuado sobre as Normas e Dispositivos que permeiam seu dever e da desproporcionalidade da conduta em face da dosimetria aplicada, e de consoante forma, fora posposto pela decisão.

52. Considera que as premissas levantadas preliminarmente, diante do recurso administrativo, que é o meio hábil a propiciar o reexame da atividade da Administração e por seus próprios órgãos, sendo uma das mais importantes manifestações do princípio do contraditório e da ampla defesa em que se caracteriza o conflito de interesses, fora apenas para decisão protocolar que não contempla, além das premissas citadas, outras que estão apenas à adstrição de decisão anterior, tendo como única alterabilidade, diversas capitulações. Não incluindo o atuado em situação de real prejudicialidade com a convalidação do infortúnio Auto. Pondo à margem suas condutas em boa-fé e retidão, não sendo feita qualquer reconsideração ou discordância impugnada especificamente, à luz do que fora exposto pelo atuado.

53. Evoca o Princípio da Juridicidade, para que seja trazido à baila, novamente, suas condutas. Em estima, desta feita, que seja analisada com maior sensibilidade e esmero, pois trata-se de cidadão e profissional justo e crédulo da indispensável boa-fé da Administração Pública, mesmo em estrutura de verticalidade que ilustra suas decisões. Afirma que dentre os principais princípios que a Administração Pública deve obedecer em sua atuação que estão expressos no caput do artigo 37, da Constituição Federal, merece destaque o da Legalidade. Pela hermenêutica desse princípio, o administrador público só poderá fazer o que está autorizado em lei, em vinculação direta, enquanto o cidadão poderá realizar o que não está proibido em lei. Acrescenta que ao progresso do Direito Administrativo, algo para mais deste princípio fixou-se em adequação ao caso: a necessidade de sanar novas demandas com celeridade, fazendo desta forma, com que houvesse o surgimento do princípio da juridicidade administrativa, superando inclusive, o enleir positivo à lei. Informa que segundo este conceito, o administrador público poderá utilizar-se do ordenamento jurídico e principalmente da Constituição Federal e de seus princípios para preencher as lacunas existentes nos casos em que envolvam a Administração Pública. Alega que à luz do referido caso, faz-se necessário exame de critério específico, para que entenda-se que a acepção do princípio da legalidade administrativa deva ser mais ampla, pois, apreça que a Administração Pública

simplesmente não menospreze a lei, e sim, priorize os princípios como sua fonte primeira de atuação, e não rejeite o pleito, sob o simples argumento de ausência de previsão legal, mas protagonize a concretização dos direitos previstos na constituição, e de maneira análoga, considerando o plasmado instituto da Continuidade Delitiva ou Infração Continuada.

54. Alega que as práticas contínuas aludem o que está de acordo com o art. 71 do Código Penal. Conclui que o Requerente faz jus ao benefício ali mencionado. Informa que as infrações foram da mesma natureza, praticados com o mesmo *modus operandi* e dentro da unidade temporal e espacial. Alega que a unificação de penas deve ser contemplada como um benefício criado para atenuar e mitigar os rigores das reprimendas exacerbadas que em nada contribuem para o processo da finalidade da pena imposta, como consagrado pelo ordenamento jurídico vigente. Acrescenta que caso haja o reconhecimento da continuidade delitiva, há direta repercussão na dosimetria do cálculo da multa, considerando inclusive que o autuado não agiu conforme o que lhe é imputado, agindo de boa fé, confiando na indicação do Operador. Cita o que considera tanto a Doutrina, quanto julgados do STJ (Superior Tribunal de Justiça) e STF (Supremo Tribunal Federal).

55. Argumenta que todo *procedere*, perante à conduta do autuado, perfaz, congênera todo o instituto da Continuidade Delitiva, uma vez que as infrações descritas no escopo da autuação, estão de acordo com tal maneira de ação; sendo mesmas condições de tempo, lugar e *modus operandi*.

56. Ressalta que tal instituto e seu reconhecimento, figuram também, no aspecto Legislativo atual, no PL 10.083/18, cuida-se da hipótese de infração continuada, definida como o “cometimento de duas ou mais infrações da mesma espécie e nas mesmas condições de tempo, lugar, maneira de execução e outras semelhantes”. Afirma que de acordo com a proposta, identificado esse tipo de infração, será aplicada ao infrator a penalidade de uma só das infrações, se idênticas, ou da mais grave, se diversas. Nas duas justificações, alega-se que a existência de caráter excessivamente punitivo das normas que dispõem sobre a fiscalização da aviação civil e gera transtorno tanto para o regulador como para o regulado. Acrescenta que no caso do PL 10.083/18, acrescenta-se, em relação às infrações continuadas, “que a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça – STJ – já reconheceu a possibilidade de considerar infração continuada na administração pública quando há sequência de diversos ilícitos de mesma natureza, apurados em uma única ação fiscal”.

57. Aborda a proporcionalidade e a razoabilidade, afirmando que o intuito da razoabilidade encontra potencialidade na adequabilidade da providência administrativa mediante ao consenso social acerca do que é usual e sensato. Alega que os meios conducentes à consecução das finalidades, quando exorbitantes, superam a sua proporcionalidade, porquanto medidas imoderadas em confronto com o resultado almejado. A proporcionalidade, por outro lado, exige o equilíbrio entre os meios que a Administração utiliza e os fins que ela deseja alcançar, segundo os padrões comuns da sociedade, analisando cada caso concreto. Considera, portanto, que as competências administrativas só podem ser exercidas validamente na extensão e intensidade do que seja realmente necessário para alcançar a finalidade do interesse público ao qual se destina. Em outras palavras, afirma que o princípio da proporcionalidade tem por objeto o controle do excesso de poder, pois nenhum cidadão pode sofrer restrições além do que seja indispensável para o alcance do interesse público.

58. Requer que sejam declaradas procedentes as premissas levantadas para que a penalidade seja aplicada nos limites do critério do instituto da Infração Continuada, bem como o elucidado procedimental monocrático e seus consectários.

59. Foi juntada procuração.

## **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

60. Ofício nº 422/2015/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 12 do Volume SEI nº 1842234) que encaminha o Auto de Infração nº 736/2015/SPO.

61. Despacho para tramitação de processo (fl. 42 do Volume SEI nº 1842234).



62. Despacho para encaminhamento de processos (fl. 43 do Volume SEI nº 1842234).
63. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 1842236).
64. Comprovante de endereço (SEI nº 1925689).
65. AR enviado a respeito da convalidação (SEI nº 1928291).
66. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 2121127).
67. Despacho sobre a notificação de decisão (SEI nº 2554570).
68. Extrato do SIGEC (SEI nº 2712042).
69. Ofício nº 906/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 2715255) a respeito da decisão de primeira instância.
70. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 2786675).
71. Despacho de Aferição de tempestividade (SEI nº 2802234).
72. Solicitação de vistas (SEI nº 2951754).
73. Certidão informando que foi disponibilizado acesso externo ao interessado (SEI nº 2951756).
74. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 2956386).
75. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 2982202).
  
76. É o relatório.

## **PRELIMINARES**

### **77. Decisão monocrática de segunda instância**

77.1. Na manifestação apresentada após a decisão monocrática de segunda instância que decidiu pela convalidação do AI nº 736/2015/SPO e pela notificação ante a possibilidade de decorrer gravame à situação do recorrente, o interessado alega que tal decisão fora ensejada monocraticamente, violando em seu entendimento o disposto no Art 42, Inciso I, da Resolução 472 de 6 de Junho de 2018. Sendo assim, segue o que está previsto no art. 42 da Resolução ANAC nº 472/2018:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 42. Cabe decisão monocrática na incidência de ao menos um dos seguintes casos, de forma independente:

I - se a decisão recorrida resultou exclusivamente em aplicação de multa em valor igual ou inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), independentemente do número de multas tratadas no processo;

II - quando a análise tratar de questões exclusivamente processuais;

III - em decisão de recurso de indeferimento de alegação de suspeição;

IV - quando a decisão de primeira instância coincidir com orientação da Diretoria da ANAC, consolidada em súmula administrativa, independentemente da sanção aplicada; ou

V - quando forem detectadas as seguintes hipóteses:

a) prescrição da pretensão punitiva;

b) pagamento do crédito de multa discutido no processo (perda superveniente do objeto por cumprimento voluntário da obrigação);

c) pedido de desistência recursal; ou

d) falecimento do autuado.

77.2. Esclarece-se que no caso da Decisão Monocrática de 2ª Instância nº 579/2019 (SEI nº 2920698), o entendimento da Chefia da ASJIN é de que a mesma se enquadra no previsto no inciso II do art. 42 da Resolução ANAC nº 472/2018, por se tratar de decisão que informa o interessado acerca de convalidação e de possibilidade de decorrer gravame a sua situação.

77.3. Adicionalmente, o entendimento da Chefia da ASJIN também é de que no caso do presente, quando do julgamento do recurso, o mesmo se enquadra no inciso I do art. 42 da Resolução ANAC nº 472/2018, em função de na decisão de primeira instância ter sido aplicada multa igual ou inferior a R\$ 10.000,00 por infração, visto que na decisão de primeira instância foi aplicada para cada uma das 25 (vinte cinco) infrações penalidade de multa no valor de R\$1.200,00 (mil e duzentos reais), totalizando o valor em R\$30.000,00 (trinta mil reais).

77.4. Diante do exposto, afasto a alegação em questão do interessado.

## 78. Regularidade processual

78.1. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 07/08/2015, apresentou defesa que foi recebida em 26/08/2015. Foi notificado a respeito da convalidação efetuada pela primeira instância em 21/06/2018, entretanto, não consta defesa a respeito da convalidação.

78.2. O interessado foi notificado, ainda, a respeito da decisão de primeira instância em 01/03/2019, tendo apresentado recurso que foi recebido em 11/03/2019. Não consta o AR demonstrando a notificação do interessado a respeito da decisão de segunda instância que decidiu pela convalidação do AI nº 736/2015/SPO e pela notificação ante a possibilidade de decorrer gravame à situação do recorrente, contudo consta certidão que informa que foi atendido o pedido de vistas em 25/04/2019, tendo o interessado apresentado nova manifestação, que foi recebida em 25/04/2019.

78.3. Aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa.

## MÉRITO

79. **Fundamentação da matéria:** Realizar voos com a Inspeção Anual de Manutenção vencida.

79.1. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi capitulada, após convalidação em segunda instância, na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 166 do CBA c/c itens 91.3(a), 91.403(e) e 91.409(a) do RBHA 91.

79.2. Segue o que consta na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA:

CBA

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

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

(...)

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo;

(...)

79.3. No que concerne à necessidade de realização da IAM, deve ser considerado o estabelecido no item 91.403(e) do RBHA 91.

RBHA 91

91.403 - GERAL

(...)

(e) Exceto como previsto no parágrafo (f) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave segundo o RBHA 91 ou operar uma aeronave segundo o RBHA 135, não registrada na categoria TPR, a menos que o proprietário ou operador tenha apresentado ao DAC ou SERAC, conforme aplicável, uma adequada Declaração de Inspeção Anual de Manutenção (DIAM) para a referida aeronave nos últimos 12 meses, atestando sua condição de aeronavegabilidade. As aeronaves enquadradas neste parágrafo que tinham isenção para a Declaração da IAM têm até 30 de junho de 2006 para se adequar a este requisito.

(...)

79.4. Assim, tendo em conta o disposto no requisito 91.403(e) do RBHA 91, uma aeronave regida pelo RBHA 91 não pode ser operada a menos que tenha sido apresentada a DIAM (Declaração de Inspeção Anual de Manutenção) nos últimos 12 meses.

79.5. A respeito do escopo de uma IAM deve ser considerado o disposto no item 91.403(i) do RBHA 91.

RBHA 91

91.403 - GERAL

(...)

(i) Atestar uma IAM significa demonstrar à autoridade aeronáutica que a aeronave:

(1) está com a sua documentação correta, conforme previsto na seção 91.203 deste RBHA;

(2) está de acordo com o projeto de tipo aprovado;

(3) está com todas as grandes modificações e grandes reparos baseados em dados técnicos aprovados;

(4) está em conformidade com todas as Diretrizes de Aeronavegabilidade aplicáveis; e

(5) tem sido corretamente mantida por empresas homologadas de acordo com um programa de manutenção/inspeção previsto na Seção 91.409 deste RBHA ou de acordo com um programa de manutenção previsto no RBHA 135 ou RBHA 121.

79.6. Considerando o estabelecido no item 91.403(i) do RBHA 91, constata-se que a realização de uma IAM está relacionada com itens que afetam diretamente a segurança de voo.

79.7. Importante também observar o que dispõe o item 91.409(a) do RBHA 91, apresentado a seguir:

RBHA 91

91.409 - INSPEÇÕES

(a) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedentes à operação, esta aeronave:

(1) [tenha feito e sido atestada uma inspeção anual de manutenção (IAM), de acordo com o RBHA 43 e com o parágrafo 91.403(i) deste regulamento, e tenha sido aprovada para retorno ao serviço por uma pessoa autorizada pela seção 43.7 daquele regulamento; ou]

(2) tenha feito uma vistoria inicial para obtenção de certificado de aeronavegabilidade de acordo com o RBHA 21.

Nenhuma inspeção realizada segundo o parágrafo (b) desta seção pode substituir qualquer inspeção requerida por este parágrafo, a menos que seja realizada por uma pessoa autorizada para realizar IAM e tenha sido registrada como IAM nos documentos da aeronave.

(...)

79.8. Como o interessado do presente processo trata-se do comandante da aeronave, deve ser considerado o estabelecido a respeito da responsabilidade do mesmo no presente caso. Segue o previsto no item 91.3(a) do RBHA 91;

RBHA 91

91.3 - RESPONSABILIDADE E AUTORIDADE DO PILOTO EM COMANDO

(a) O piloto em comando de uma aeronave é diretamente responsável pela operação da aeronave e tem a autoridade final para tanto.

(...)

79.9. O CBA também aborda a responsabilidade do comandante da aeronave, estabelecendo que:

CBA

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

(...)

79.10. Tendo em consta todo o exposto acima, verifica-se a subsunção dos fatos descritos no AI nº 736/2015/SPO ao enquadramento estabelecido na na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c art. 166 do CBA c/c itens 91.3(a), 91.403(e) e 91.409(a) do RBHA 91.

## 80. Alegações do interessado e enfrentamento dos argumentos de defesa

80.1. Na defesa o interessado informa que antes de iniciar as operações recebeu a informação do proprietário da aeronave de que a IAM havia sido feita e que a comprovação da execução aguardava inserção no sistema. Acrescenta que com expressa anuência do proprietário da aeronave registrou no Diário de Bordo tal situação. Apesar de constar tal informação no diário de bordo, visto que na página nº 0014 do Diário de bordo nº 010/PP-MBN/14 no campo "Ocorrência(s)" consta a informação "*Conforme informado pelo proprietário a acft já realizou a IAM, falta apenas cair no sistema, pois tem um prazo de 30 dias*", o interessado não apresenta comprovação de sua alegação, no sentido de demonstrar que a IAM, de fato, havia sido executada. Diante dessa alegação, é necessário observar o estabelecido no art. 36 da Lei nº 9.784/1999, apresentado a seguir:

Lei nº 9.784/1999

Art. 36. Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

80.2. Assim, é relevante destacar que a mera alegação do interessado destituída da necessária prova não tem o condão de afastar a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração. A autuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e veracidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei nº 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

80.3. Alega que nenhuma operação foi impedida ou bloqueada no sistema pela suspensão da aeronavegabilidade da aeronave, sendo que todo os planos de voo apresentados no DCERTA foram aceitos, porque o Certificado de Aeronavegabilidade (CA), nas datas das operações descritas como irregulares, não estava suspenso por vencimento de IAM. Contudo, esta alegação não merece prosperar, pois ainda que o CA da aeronave ainda não tivesse sido suspenso nas datas das operações tida como irregulares, a autuação em questão se deu em função da realização de voos com a IAM vencida. Assim, o fato do plano de voo ter sido aceito não afasta a responsabilidade do comandante a respeito da verificação dos itens necessários para garantir a segurança da operação.

80.4. Informa que encaminha os registros da maioria dos voos descritos no AI, nos quais é possível observar que não houve restrição da operação e que não se verifica nenhuma ocorrência nos registros do voos. Acrescenta que encaminha para comparação um registro de ocorrência de outra aeronave, em que aparece no momento em que se apresenta o plano de voo que não é aceito. Contudo, o fato de não ter ocorrido a restrição da operação não anula a ocorrência de realização de voo com a IAM vencida.

80.5. Considera que não cometeu nenhuma infração dolosamente e que tem a certeza que foi induzido ao erro pelo sistema de informações da ANAC e do DCERTA e pela informação do proprietário da aeronave. Contudo, o argumento de ausência de intencionalidade não tem o condão de afastar a responsabilidade do autuado pela conduta infracional. O cumprimento das normas citadas é objetivo, sem

distinção de elemento volitivo. Assim, 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.

80.6. Quanto à alegação de que foi induzido ao erro pelo sistema da ANAC, esta não merece acolhimento, pois segundo o demonstrado nos autos, o sistema SACI da ANAC demonstrava na tela de status da aeronave PP-MBN que a validade da IAM era até 31/10/2014, tendo os possíveis atos infracionais ocorrido nas datas de 05/11/2014, 06/11/2014, 07/11/2014, 08/11/2014 e 09/11/2014.

80.7. No que tange à alegação de que foi induzido pela informação do proprietário da aeronave, o interessado não comprova a sua alegação.

80.8. Dispõe que seria impossível passar um plano de voo, para realizar um voo utilizando uma aeronave com a aeronavegabilidade suspensa por estar com a IAM vencida. Informa que realizou as operações porque nas datas nas quais os voos foram realizados não havia sido suspensa a aeronavegabilidade por vencimento da IAM. Contudo, afasto esta alegação, pois apesar de aeronave ainda não ter, nas datas das ocorrências, o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso a IAM já estava vencida e os atos infracionais imputados ao interessado dizem respeito à realização de voo com IAM vencida, e não à realização de voo com o CA suspenso.

80.9. Alega que o Auto de Infração apresenta flagrante contradição e omissão ao afirmar que "A IAM da aeronave venceu em 31/10/2014, e desta data até o dia de hoje seu código de aeronavegabilidade está registrado como S8 (suspenso), conforme tela STATUS do SACI". Acrescenta que a contradição se verifica no fato de que se estivesse suspensa a aeronavegabilidade da aeronave nas datas posteriores ao dia 31/10/2014, os planos de voo não seriam aceitos, sendo certos que foram aceitos conforme se verifica nos registros encaminhados. Todavia, verifica-se que novamente é apresentada a alegação de que a aeronave não estava com sua aeronavegabilidade suspensa e de que os planos de voo foram aceitos, porém, conforme já esclarecido, as possíveis infrações descritas são em função da operação da aeronave com a IAM vencida e não devido a estas outras razões.

80.10. Entende que o Auto de Infração é omissivo, quanto à data em que efetivamente foi suspensa a aeronavegabilidade da aeronave por vencimento da IAM para apontar suposta infração. Informa que certamente a suspensão da aeronavegabilidade, capaz de impedir o voo no sistema, não aconteceu precisamente a partir de 31/10/2014. Entretanto, afasto tal alegação, pois não identifiquei omissão do AI nº 736/2015/SPO quanto à descrição do fato gerador das ocorrências. Não há a necessidade do AI informar a data em que ocorreu a suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave PP-MBN, pois este não é o fato gerador do AI. Repiso que o fato gerador é a realização de voos com a IAM vencida.

80.11. Considera que teria cometido a infração se, de fato, a aeronavegabilidade da aeronave tivesse sido suspensa a partir do dia 31/10/2014, o que não aconteceu (informa que o auto de infração também não demonstra com exatidão que sim), sendo esse o motivo pelo qual realizou os voos, além da informação prestada pelo proprietário. Considero que estas alegações já foram enfrentadas anteriormente, sendo assim, afasto as mesmas,

80.12. Alega que foi induzido a erro pelo sistema, não sendo justo lhe ser imputado o cometimento da infração, muito menos aplicação de penalidade. Entretanto, não prospera a alegação de que foi induzido a erro pelo sistema, visto que, conforme pode ser verificado nos autos, o sistema da ANAC demonstrava que a IAM da aeronave só era válida até 31/10/2014.

80.13. Esclarece que nenhuma Instrução Normativa emanada desta Agência Reguladora está acima das normas e princípios constitucionais. Contudo, não há sobreposição de Instrução Normativa da ANAC sobre normas e princípios constitucionais.

80.14. Na defesa prévia solicita o desconto de 50% sobre o valor da multa, na remota hipótese de aplicação da penalidade de multa, a título de argumentação. E na eventualidade de aplicação da penalidade de multa, solicita que sejam observadas as circunstâncias atenuantes, principalmente, no que se refere ao fato de que nos últimos doze meses não lhe foi imputada nenhuma infração. Quanto à solicitação do desconto de 50%, inicialmente, deve ser verificado o que estabelecia no §1º do art 61 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008, em vigor à época.

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. (Redação dada pela Instrução Normativa nº 9, de 08.07.2008)

§ 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. (Incluído pela Instrução Normativa nº 9, de 08.07.2008)

(...)

80.15. Deve ser considerado, ainda, o que consta do Parecer nº 01/2013/NDA/PF-ANAC/PGF/AGU, apresentado a seguir:

(...)

2.16 Note-se que, devendo ser apresentado requerimento visando ao pagamento de sanção, pressupõe a hipótese sob exame a manifestação do autuado de voluntariamente se submeter à punição, renunciando conseqüentemente ao contencioso administrativo e levando a término o processo. Destarte, cria a referida norma a possibilidade de se abrandar a penalidade pecuniária, mediante o seu arbitramento em importância inferior à ordinariamente imposta, desde que o autuado, no prazo para a apresentação de defesa, proponha-se a sujeitar-se à imediata penalização administrativa, efetuando o adimplemento da multa a ser arbitrada, renunciando conseqüentemente ao prosseguimento do feito para a apuração dos fatos objeto da autuação, reconhecendo, como verdadeira, a imputação que lhe é feita. Desta forma, permite a aludida regra a resolução célere de expedientes, nos quais estando a infração demonstrada pelos elementos colhidos pela fiscalização e não havendo interesse do autuado em protelar a sua apuração, reconhece a sua prática e cumpre imediatamente a penalidade administrativa, reduzindo as etapas de processamento e conseqüentemente a movimentação da máquina pública, repercutindo a postura de cooperação do infrator para a pronta apuração dos fatos na quantificação da sanção imposta. Trata-se, destarte, de norma que visa a incentivar a resolução imediata do processo, desestimulando a litigiosidade administrativa e conferindo efetividade ao poder de polícia da entidade reguladora.

(...)

2.18 Portanto, na hipótese de o autuado apresentar defesa, visando a justificar seus atos, admitindo a autoria do fato e opondo-se à penalização, deve o processo administrativo prosseguir o trâmite processual ordinário, sendo a aludida confissão considerada, quando da dosimetria da penalidade, como circunstância atenuante. No caso, porém, de o autuado, no prazo de defesa, propor-se à imediata sujeição à penalidade, mediante o pagamento da multa e a conseqüente conclusão do contencioso administrativo, cabível será a incidência da regra veiculada no artigo 61, parágrafo 1º, da Instrução Normativa ANAC n.º 08/2008.

2.19 De tal sorte, evidencia-se a incompatibilidade das hipóteses de apresentação de defesa e de formulação de requerimento para pagamento, não sendo admissível a sua postulação subsidiária/sucessiva.

2.20 Além disso, se se admitisse a viabilidade de o requerimento previsto no artigo 61, parágrafo 1º, da Instrução Normativa ANAC n.º 08/2008 ser formulado a título subsidiário, ou seja, para deferimento na hipótese de a tese de defesa apresentada não ser acolhida, restaria esvaziada a causa justificadora da aplicação do critério especial de arbitramento. Neste caso, a incidência deste pressuporia mero pedido, o que viabilizaria a sua extensão a todos os casos, independentemente da adoção de qualquer medida pelos autuados, descaracterizando, inclusive, o procedimento de arbitramento previsto nos artigos 20 a 22 da Resolução ANAC n.º 25/2008 e nos artigos 57 a 59 da Instrução Normativa ANAC n.º 08/2008.

(...)

2.36 No que tange, por fim, aos questionamentos formulados pela Superintendência de Segurança Operacional - SSO, responde-se:

(...)

*b) Qual o procedimento deve ser adotado em casos de pedidos alternativos em defesa (pedido de arquivamento ou, não sendo possível, pedido de desconto de 50% sobre o valor médio da multa prevista)?*

Ante a incompatibilidade da hipótese prevista no artigo 61, parágrafo 1º, da Instrução Normativa ANAC n.º 08/2008 com a oposição do autuado à imposição de sanção, mister se faz, na hipótese de o pedido ser formulado de forma subsidiária/sucessiva (a aplicação

da regra do art. 61, §1º, da IN ANAC n.º 08/2008, se não acolhida a tese de defesa que afaste a punição), o indeferimento do pleito relativo ao arbitramento da penalidade em quantia correspondente a 50% do valor previsto nas Tabelas dos Anexos I, II e III da Resolução ANAC n.º 25/2008, pois, em tal hipótese, não restará atendido o comando do aludido artigo, ou seja, não terá sido formulado pedido para pagamento de multa (para a imediata sujeição do autuado à punição administrativa), o que implica o processamento ordinário do feito, podendo eventual confissão ser considerada tão-somente como circunstância atenuante.

(...)

### 3. CONCLUSÃO

3.1 Por todo o exposto, conclui-se que:

(...)

b) o pedido formulado de forma subsidiária/sucessiva, isto é, de aplicação da regra contida no artigo 61, parágrafo 1º, da Instrução Normativa ANAC N.º 08/2008 apenas se não acolhida a tese de defesa que afaste a punição deve ser indeferido, uma vez que, em tal hipótese, não restará atendido o comando do aludido dispositivo, ou seja, não terá sido formulado pedido para pagamento de multa (para a imediata sujeição do autuado à punição administrativa), o que implica o processamento ordinário do feito, podendo eventual confissão ser considerada tão-somente como circunstância atenuante;

(...)

80.16. Assim, da leitura do §1º do art 61 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08/2008 e dos trechos acima do Parecer nº 01/2013/NDA/PF-ANAC/PGF/AGU, verifica-se que não é possível deferir o pedido de desconto de 50% sobre o valor da multa, em função do teor da defesa apresentada, que não caracteriza a imediata sujeição do autuado à punição administrativa.

80.17. Quanto à solicitação de que sejam observadas as circunstâncias atenuantes, principalmente, no que se refere ao fato de que nos últimos doze meses não lhe foi imputada nenhuma infração, esclarece-se que a aplicação de circunstâncias atenuantes, assim como de circunstâncias agravantes, será avaliada no item referente à dosimetria da sanção deste Parecer.

80.18. Declara que não cometeu qualquer infração intencionalmente e que realizou os voos na certeza de que a aeronave PP-MBN, no período entre o dia 31/10/2014 e o dia 09/11/2014, não estava com seu Certificado de Aeronavegabilidade suspenso por motivo de vencimento da IAM, tanto assim, que todos os planos de voo passados foram aceitos e não se verifica nos registros dos voos, emitidos pelo DCERTA nenhuma ocorrência, conforme informa que se verifica nos documentos encaminhados como anexos. No entanto, estas alegações já foram devidamente enfrentadas, devendo as mesmas serem afastadas. Quanto à declaração de que não teve intenção, conforme já esclarecido, a mesma não afasta a ocorrência dos possíveis atos infracionais. Além disso, no que tange à informação de que a aeronave não estava com seu Certificado de Aeronavegabilidade suspenso, esta também não tem o condão de afastar a conduta infracional relatada pela fiscalização, uma vez que o ato infracional diz respeito à realização de vôos com IAM vencida e não com CA suspenso devido à IAM vencida.

80.19. Requer a anulação do AI pelo fato do mesmo ser omissivo quanto à data exata na qual foi suspensa a aeronavegabilidade da aeronave e pela contradição verificada no fato de que no AI se afirma que os voos foram realizados com a IAM vencida e com a aeronavegabilidade suspensa, informando que entre os dias 31/10/2014 e 09/11/2014 a aeronave não estava com sua aeronavegabilidade suspensa, tanto que os planos de voo foram aceitos. Entretanto, tal requerimento não pode ser atendido, visto que não há óbice no fato do AI nº 736/2015/SPO não informar a data de suspensão do CA da aeronave, pois o fato gerador dos atos tidos como infracionais são referentes à operação da aeronave com a IAM vencida, não havendo a necessidade, assim, de constar a informação de vencimento do CA no AI nº 736/2015/SPO.

80.20. No recurso afirma que o piloto não agiu dolosamente ou negligentemente, de forma que não há, no pouso e na decolagem, risco à vida humana e à segurança de outrem, considerado o maior bem jurídico tutelado, não sendo razoável à ocorrência a penalidade a ser aplicada. Quanto à alegação de que não agiu dolosamente ou negligentemente esta já foi enfrentada anteriormente e deve ser afastada, em função de não haver nos normativos citados distinção de elemento volitivo. Ademais, no que se refere à

alegação de não houve no pouso e na decolagem, risco à vida humana e à segurança de outrem, esta condição será avaliada quando da análise de aplicação das circunstâncias agravantes, tendo em conta que a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo é circunstância agravante prevista atualmente no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

80.21. Alude que ao iniciar as operações descritas no auto de infração, havia recebido a orientação do proprietário da aeronave, de que a Inspeção Anual de Manutenção fora realizada e estava em dia, apenas aguardando trâmites tão somente burocráticos para sua atualização na tela. E comportando-se consoante a boa fé objetiva, esta, cuja função é estabelecer um padrão ético de conduta para as partes nas relações, atuou sem dolo no conduzir da aeronave. Todavia, o interessado não apresenta comprovações no sentido de demonstrar que a IAM havia sido, de fato, realizada.

80.22. Considera que no período em que os voos foram realizados, o Certificado de Aeronavegabilidade continuava válido no Site da ANAC e que à época foi apresentado ao autuado um documento de IAM considerado legítimo, desta forma, afinado ao princípio da boa fé e da prevalência deste, informa que o recorrente atuou dentro dos limites da prudência. Contudo, já foi esclarecido que a infração reportada no AI nº 736/2015/SPO diz respeito à realização de voos com a IAM vencida, assim o fato de o Certificado de Aeronavegabilidade ainda estar válido no sistema da ANAC nas datas das operações não afasta a ocorrência dos atos tidos como infracionais, pois os mesmos não se referem à realização de voos com CA suspenso.

80.23. Aduz que decerto que tal inadvertência evidenciada pela decisão que perfaz tal recurso, fora, de fato, mero induzimento ao erro, estando a desproporcionalidade com que a penalidade atingiu o autuado, distante da relação da primazia da realidade dos acontecimentos que ensejaram tal lide. No que tange à alegação de desproporcionalidade, deve ser considerado que não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que os valores das multas são aplicados conforme legislação vigente à época dos fatos (Resolução ANAC nº 25/2008).

80.24. Alega que não causou qualquer dano, sendo relevante a avaliação da finalidade da sanção como denominador comum das correntes que integram as teorias relativas, prezando a ideia de que a penalidade serve como um meio para a obtenção de fins úteis, fins preventivos e corretivos, fundamentando-se na sua necessidade para sobrevivência do grupo social, e não de maneira oposta, passando do indivíduo, o atingindo além do caráter proporcional à sua readequação. Quanto à alegação de que não causou qualquer dano, a mesma será considerada para a análise de aplicação de circunstâncias agravantes, de acordo com o previsto no §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, contudo a mesma não tem o condão de afastar a ocorrência dos atos tidos como infracionais. Além disso, quanto às alegações relativas à finalidade da sanção, relevante considerar que na verdade, não cabe a esta servidora questionar normatização própria desta ANAC, mas, sim, cumpri-la, não sendo esta a via própria para se alegar a ilegalidade das normas vigentes à época do fato e as atuais.

80.25. Reitera o teor financeiramente excessivo em que alcançou a dosimetria da penalidade imputada, em que sua atenuante, ora supracitada boa-fé, não foi aferida, bem como a prudência, cautela e precaução do aeronauta em reportar ao proprietário para ser cientificado sobre a Inspeção Anual de Manutenção, antes de iniciar o trato laboral proposto; contrário a isso, foi apenas analisado a forma da relação de aceite do aeronauta para com o proprietário. Quanto à avaliação do interessado de que a dosimetria da penalidade teve teor financeiramente excessivo, conforme já exposto, a sanção foi aplicada de acordo com os valores de multa previstos na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época, assim, não se pode afrontar o princípio da legalidade deixando que tais valores sejam aplicados.

80.26. Quanto à informação de que a atenuante, ora supracitada boa-fé, não foi aferida, bem como a prudência, cautela e precaução do aeronauta em reportar ao proprietário para ser cientificado sobre a Inspeção Anual de Manutenção, antes de iniciar o trato laboral proposto; contrário a isso, foi apenas analisado a forma da relação de aceite do aeronauta para com o proprietário, esclarece-se que as circunstâncias atenuantes serão analisadas no item referente à dosimetria da sanção. Contudo, a boa-fé não está prevista dentre as circunstância atenuantes listadas no §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.



80.27. Salienta que nos 4 referidos dias de atuação, agiu conforme indicado pelo proprietário e firmando sua conduta sob a não restrição ao Certificado de Aeronavegabilidade no sítio da ANAC, considerando, pois, que não estava praticando qualquer infração, e sim, agindo em congruência ao que lhe foi informado. Isto posto, agindo dentro dos limites legais de sua responsabilidade e atuando apenas movido pela falsa percepção da realidade, de maneira não dolosa, causada pelo erro da informação prestada pelo proprietário. Quanto à alegação de que agiu conforme indicado pelo proprietário, o interessado não apresenta comprovações de suas alegações. No que se refere à informação de não restrição ao Certificado de Aeronavegabilidade, esta não afasta a ocorrência dos atos tidos como infracionais, pois já foi esclarecido que este não é o fato gerador do AI nº 736/2015/SPO.

80.28. Quanto à alegação de que agiu dentro dos limites legais de sua responsabilidade é necessário considerar que conforme previsto, respectivamente, no item 91.3(a) do RBHA 91 e no art. 166 do CBA, o piloto em comando é diretamente responsável pela operação da aeronave e pela segurança da aeronave.

80.29. Alega que há de se considerar o recurso sob a égide das demais normas administrativas, como aquela que trata dos princípios de direito administrativo, especialmente o princípio da legalidade, razoabilidade e proporcionalidade, previstos no art. 2º da Lei 9.784/99, abordando conceitos sobre razoabilidade e proporcionalidade. Entretanto, entendo que o processo administrativo em curso se encontra dentro do regular procedimento, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública.

80.30. Argumenta que o item 34 do Campo “Recurso” do Parecer 466/2019, que dá tela a referida decisão, fora sumariamente renegado. Informa que tal item transcreve integralmente o contido em sede de Recurso, relatando, desta forma, que a causa substancial do equívoco não fora a má-fé ou imprudência do autuado. Neste caso, esclarece-se que o item não foi renegado, que o mesmo fazia parte do Relatório do Parecer citado e que na ocasião tal Parecer não adentrou ao mérito no sentido de promover o enfrentamento das alegações do interessado, em função de ter sido identificada a necessidade de convalidação do Auto de Infração e da necessidade de notificar o interessado acerca da possibilidade de ocorrer gravame a sua situação.

80.31. Ressalta que o fim útil para a penalidade imposta, além de não ser a tônica deste Auto, também o perfaz a mera reiteração de decisão, sem a observância da apreciação de causas atenuantes, visando tão somente a punição protocolar, fazendo referência ao item 36 do Campo “Recurso” do Parecer 466/2019. Quanto à informação de que não houve a observância da apreciação de causas atenuantes, conforme já esclarecido anteriormente, as mesmas serão devidamente analisadas no item referente à dosimetria da sanção.

80.32. Informa que o item 37 do Campo “Recurso” do Parecer 466/2019 trata-se da ciência do autuado sobre as Normas e Dispositivos que permeiam seu dever e da desproporcionalidade da conduta em face da dosimetria aplicada, e de consoante forma, fora posposto pela decisão. Quanto à alegação de desproporcionalidade da sanção aplicada, esta já foi devidamente enfrentada, sendo esclarecido que não se pode afrontar ao princípio da legalidade.

80.33. Considera que as premissas levantadas preliminarmente, diante do recurso administrativo, que é o meio hábil a propiciar o reexame da atividade da Administração e por seus próprios órgãos, sendo uma das mais importantes manifestações do princípio do contraditório e da ampla defesa em que se caracteriza o conflito de interesses, fora tela apenas para decisão protocolar que não contempla, além das premissas citadas, outras que estão apenas à adstrição de decisão anterior, tendo como única alterabilidade, diversas capitulações. Não incluindo o autuado em situação de real prejudicialidade com a convalidação do infortúnio Auto. Pondo à margem suas condutas em boa-fé e retidão, não sendo feita qualquer reconsideração ou discordância impugnada especificamente, à luz do que fora exposto pelo autuado. Quanto a esta alegação, reitera-se que o Parecer que fundamentou a decisão de segunda instância anterior relatou as alegações do interessado, e apenas não promoveu o enfrentamento das alegações do interessado na ocasião em função da necessidade prévia de saneamento do processo, para promover a convalidação do Auto de Infração, sendo o interessado devidamente notificado com intuito de preservar os seus direitos, no que tange à preservação da ampla defesa e do contraditório.

80.34. Evoca o Princípio da Juridicidade, para que seja trazido à baila, novamente, suas condutas. Em estima, desta feita, que seja analisada com maior sensibilidade e esmero, pois trata-se de cidadão e profissional justo e crédulo da indispensável boa-fé da Administração Pública, mesmo em estrutura de verticalidade que ilustra suas decisões. Afirmo que dentre os principais princípios que a Administração Pública deve obedecer em sua atuação que estão expressos no caput do artigo 37, da Constituição Federal, merece destaque o da Legalidade. Pela hermenêutica desse princípio, informa que o administrador público só poderá fazer o que está autorizado em lei, em vinculação direta, enquanto o cidadão poderá realizar o que não está proibido em lei. Acrescenta que ao progresso do Direito Administrativo, algo para mais deste princípio fixou-se em adequação ao caso: a necessidade de sanar novas demandas com celeridade, fazendo desta forma, com que houvesse o surgimento do princípio da juridicidade administrativa, superando inclusive, o enleir positivo à lei. Informa que segundo este conceito, o administrador público poderá utilizar-se do ordenamento jurídico e principalmente da Constituição Federal e de seus princípios para preencher as lacunas existentes nos casos em que envolvam a Administração Pública. Alega que à luz do referido caso, faz-se necessário exame de critério específico, para que entenda-se que a aceção do princípio da legalidade administrativa deva ser mais ampla, pois, apreça que a Administração Pública simplesmente não menospreze a lei, e sim, priorize os princípios como sua fonte primeira de atuação, e não rejeite o pleito, sob o simples argumento de ausência de previsão legal, mas protagonize a concretização dos direitos previstos na constituição, e de maneira análoga, considerando o plasmado instituto da Continuidade Delitiva ou Infração Continuada. Quanto às referências aos princípios da juridicidade, no presente caso, não foi identificada lacuna, visto que a sanção encontra-se previamente estabelecida na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época.

80.35. Alega que as práticas contínuas aludem o que está de acordo com o art. 71 do Código Penal. Conclui que o Requerente faz jus ao benefício ali mencionado. Informa que as infrações foram da mesma natureza, praticados com o mesmo *modus operandi* e dentro da unidade temporal e espacial. Alega que a unificação de penas deve ser contemplada como um benefício criado para atenuar e mitigar os rigores das reprimendas exacerbadas que em nada contribuem para o processo da finalidade da pena imposta, como consagrado pelo ordenamento jurídico vigente. Acrescenta que caso haja o reconhecimento da continuidade delitiva, há direta repercussão na dosimetria do cálculo da multa, considerando inclusive que o autuado não agiu conforme o que lhe é imputado, agindo de boa fé, confiando na indicação do Operador. Cita o que considera, tanto a Doutrina, quanto julgados de STJ e STF. Argumenta que todo *procedere*, perante à conduta do autuado, perfaz, congênera todo o instituto da Continuidade Delitiva, uma vez que as infrações descritas no escopo da autuação, estão de acordo com tal maneira de ação; sendo mesmas condições de tempo, lugar e *modus operandi*.

80.36. Quanto ao argumento de aplicação da continuidade delitiva, observe-se que tal instituto, presente no direito criminal, não encontra aplicabilidade nos processos administrativos sancionadores desta agência, uma vez que não se acha previsto nas normas de âmbito deste ente público. A administração pública é regida pelo princípio da legalidade estrita, que prevê sua atuação totalmente adstrita às prescrições legais. Desse modo, a administração só pode agir se houver um comando legal nesse sentido. A obediência ao princípio da legalidade está consagrada no direito pátrio, encontrando-se comando expresso dela no *caput* do art. 37 da Constituição Federal e no *caput* do art. 2º da Lei nº 9.784/99. Dessa forma, resta clara a inaplicabilidade da infração continuada, já que esta não se encontra legalmente prevista no âmbito desta agência e a administração está limitada ao cumprimento estrito do que estiver previamente determinado ou autorizado por lei. Destaque-se, ainda, que no direito criminal a aplicação do instituto do crime continuado depende de que alguns critérios, estabelecidos e elencados no dispositivo legal que prevê a incidência do instituto, art. 71 do Código Penal, sejam preenchidos. Como inexistente previsão legal para aplicação desse instituto aos processos administrativos sancionadores desta agência, também não existem critérios para sua configuração. Assim, não está definido o que seria continuidade infracional no âmbito das normas de aviação civil. Diante desse panorama, tem-se que, ao aplicar o indigitado instituto ao presente caso, estar-se-ia afrontando, além do princípio da legalidade, também o da isonomia, pois se daria tratamento distinto aos regulados.

80.37. Corroborando com o que foi exposto, deve ser observado ainda o estabelecido nos § 2º e 3º do art. 10 da Resolução ANAC nº 25/2008, que registra expressamente que mesmo diante de duas ou

mais infrações num mesmo contexto probatório – e diante da apuração conjunta dos fatos, deverá a Administração considerá-las de forma individualizada, inclusive no tocante aos critérios de imposição de penalidades e dosimetria:

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

(...)

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

80.38. Atualmente, na Resolução ANAC nº 472/2018 está previsto que:

Resolução ANAC nº 472/2018

(...)

Art. 17. Havendo a prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto fático ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único auto de infração por pessoa física ou jurídica, individualizando-se todas as condutas e normas infringidas.

(...)

Art. 32. A decisão de primeira instância conterá motivação explícita, clara e congruente, abordando as alegações do autuado, indicando os fatos e fundamentos jurídicos pertinentes, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

§ 1º Na hipótese de prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas, prevista no art. 17 desta Resolução, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido na Seção IX do Capítulo II do Título III desta Resolução para a imposição de sanções.

§ 2º As decisões que cominarem sanções deverão discriminar a prática de cada uma das infrações cometidas, salvo se caracterizada infração continuada conforme normativo específico.

(...)

80.39. Neste mesmo sentido, verifica-se que o raciocínio exposto também é corroborado pela Resolução ANAC nº 472/2018. Importante observar que no §2º do art. 32 da Resolução ANAC nº 472/2018 é prevista a possibilidade da infração continuada conforme normativo específico, entretanto, não foi instituído normativo neste sentido no âmbito da ANAC.

80.40. Dessa forma, não se vislumbra possibilidade de o argumento da defesa prosperar, uma vez que a norma que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da Agência, explicita a necessidade de tratativa individualizada de cada uma das condutas infracionais.

80.41. O interessado ressalta, ainda, que tal instituto e seu reconhecimento, figuram também, no aspecto Legislativo atual, no PL 10.083/18, em que cuida-se da hipótese de infração continuada, definida como o “cometimento de duas ou mais infrações da mesma espécie e nas mesmas condições de tempo, lugar, maneira de execução e outras semelhantes”. Afirma que de acordo com a proposta, identificado esse tipo de infração, será aplicada ao infrator a penalidade de uma só das infrações, se idênticas, ou da mais grave, se diversas. Nas duas justificações, alega-se que a existência de caráter excessivamente

punitivo das normas que dispõem sobre a fiscalização da aviação civil e gera transtorno tanto para o regulador como para o regulado. Informa que no caso do PL 10.083/18, acrescenta-se, em relação às infrações continuadas, “que a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça – STJ – já reconheceu a possibilidade de considerar infração continuada na administração pública quando há sequência de diversos ilícitos de mesma natureza, apurados em uma única ação fiscal”. Contudo, neste caso, o interessado faz referência a Projeto de Lei que ainda não encontra-se aprovado, não sendo possível, assim, aplicar o estabelecido no mesmo.

80.42. Aborda a proporcionalidade e a razoabilidade, afirmando que o intuito da razoabilidade encontra potencialidade na adequabilidade da providência administrativa mediante ao consenso social acerca do que é usual e sensato. Alega que os meios conducentes à consecução das finalidades, quando exorbitantes, superam a sua proporcionalidade, porquanto medidas imoderadas em confronto com o resultado almejado. A proporcionalidade, por outro lado, exige o equilíbrio entre os meios que a Administração utiliza e os fins que ela deseja alcançar, segundo os padrões comuns da sociedade, analisando cada caso concreto. Considera, portanto, que as competências administrativas só podem ser exercidas validamente na extensão e intensidade do que seja realmente necessário para alcançar a finalidade do interesse público ao qual se destina. Em outras palavras, afirma que o princípio da proporcionalidade tem por objeto o controle do excesso de poder, pois nenhum cidadão pode sofrer restrições além do que seja indispensável para o alcance do interesse público. Contudo, em que pese tais alegações, conforme já exposto, não se pode afrontar o princípio constitucional da legalidade, visto que os valores das multas são aplicados conforme legislação vigente à época dos fatos (Resolução ANAC nº 25/2008).

80.43. As manifestações do interessado não foram suficientes para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

## **DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

81. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação está fundamentada na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 - CBA c/c o art. 166 do CBA c/c itens 91.3(a), 91.403(e) e 91.409(a) do RBHA 91, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

82. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais) para cada uma das 25 infrações, totalizando o valor em R\$ 30.000,00 (trinta mil reais), foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008, em vigor à época, para a capitulação da infração na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

83. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08 definiam que, para efeito de aplicação de penalidades, seriam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes mesmos artigos.

84. Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC N° 25/2008, Anexo I, Tabela II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES, COD "INR", em vigor à época, o valor da multa poderia ser imputado em R\$ 2.000,00 (grau mínimo), R\$ 3.500,00 (grau médio) ou R\$ 5.000,00 (grau máximo). Conforme o disposto no artigo 57 da IN ANAC nº 08/2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que há mais atenuantes do que agravantes deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época.

85. **Circunstâncias Atenuantes**

85.1. Não considero aplicável para o caso em tela as circunstâncias atenuantes previstas nos incisos I e II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

85.2. Com relação à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, considero que a mesma deve ser aplicada em função do que é demonstrado no extrato do SIGEC, constante do documento SEI nº 3124520.

86. **Circunstâncias Agravantes**

86.1. No caso em tela, não considero possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

87. **Sanção a Ser Aplicada em Definitivo**

87.1. Dessa forma, considerando nos autos a existência de uma circunstância atenuante e inexistência de circunstâncias agravantes, a multa deve ser aplicada em seu grau mínimo, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) para cada um dos 25 atos tidos como infracionais, totalizando o valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

**CONCLUSÃO**

88. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO-SE** a multa aplicada em primeira instância administrativa para o valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) para cada um dos 25 atos tidos como infracionais, totalizando o valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

89. Foi observado que no SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) para o crédito de multa nº 666654190, consta no campo "Data Infração" a informação "05/11/2014", porém deve constar também as datas 06/11/2014, 07/11/2014, 08/11/2014 e 09/11/2014.

90. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

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

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



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 12/06/2019, às 13:53, 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 **3112803** e o código CRC **E4503DD1**.

---

**Referência:** Processo nº 00066.033897/2015-88

SEI nº 3112803



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 885/2019**

PROCESSO Nº 00066.033897/2015-88

INTERESSADO: William Ferreira Brito

Brasília, 12 de junho de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por WILLIAN FERREIRA BRITO, CPF 29198598899, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida dia 26/12/2018, que aplicou multa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais) para cada um dos 25 voos descritos, totalizando o valor de R\$30.000,00 (trinta mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 736/2015/SPO, pela prática de realizar voos com a Inspeção Anual de Manutenção vencida. A infração ficou capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c art. 166 do CBA c/c itens 91.3(a), 91.403(e) e 91.409(a) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91.

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 742/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3112803], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por WILLIAN FERREIRA BRITO, CPF 29198598899, ao entendimento de que restou configurada a prática de infrações descritas no Auto de Infração nº 736/2015/SPO, capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c art. 166 do CBA c/c itens 91.3(a), 91.403(e) e 91.409(a) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91, **AGRAVANDO-SE** a multa aplicada em primeira instância administrativa **para o valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) para cada um dos 25 atos tidos como infracionais, totalizando o valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais)**, considerando nos autos a inexistência de circunstâncias agravantes e existência de uma circunstância atenuante, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00066.033897/2015-88 e ao crédito de multa 666654190.

5. Foi observado que no SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) para o crédito de multa nº 666654190, consta no campo "Data Infração" a informação "05/11/2014", porém deve constar também as datas 06/11/2014, 07/11/2014, 08/11/2014 e 09/11/2014. Solicito que a Secretaria da ASJIN providencie a correção do SIGEC quanto ao que foi relatado.

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se

*Cássio Castro Dias da Silva*  
SIAPE 1467237  
Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



---

Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 27/06/2019, às 14:05, 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 **3124810** e o código CRC **26DAD77B**.

---

---

Referência: Processo nº 00066.033897/2015-88

SEI nº 3124810