

PARECER Nº 382/2019/JULG ASJIN/ASJIN
 PROCESSO Nº 00058.511378/2017-25
 INTERESSADO: NEO TÁXI AÉREO LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre recurso interposto contra Decisão de 1ª Instância que multou a empresa em epígrafe *por não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.*

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS												
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI) SEI 0597632	Tripulante / Aeroporto / Balcão / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI (SEI 0691394)	Defesa Prévia (SEI 0719179)	Decisão de Primeira Instância - DC1 (SEI 2102603)	Notificação da DC1 (SEI 2391547)	Protocolo/Postagem do Recurso (SEI 2365474)	Aferição Tempestividade (SEI 2454121)	Prescrição Intercorrente
00058.511378/2017-25	665378182	000560/2017	PP-FJA	03/05/2013	10/04/2017	09/05/2017	30/05/2017	01/10/2018	08/10/2018	Não foi possível a verificação da data de protocolo do Recurso	26/11/2018	08/10/2021

Enquadramento: Art. 302, III, "e" da Lei 7.565 de 19/12/1986 combinada com o item 119.5(c)(8) do RBAC 119.

Infração: *não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.*

Proponente: [Isaias de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 0644/DIRP/2016.]

INTRODUÇÃO

- Trata-se de recurso interposto pela **Neo Táxi Aéreo Ltda**, em face da decisão proferida no curso do processo em referência, originado do Auto de Infração - AI em epígrafe.
- O Auto de Infração - AI descreve, em síntese, que a empresa contrariou o que preceitua o art. 302, III, "e" da Lei 7.565 de 19/12/1986 combinada com o item 119.5(c)(8) do RBAC 119, a saber:

DESCRIÇÃO DA EMENTA

Permitir a operação segundo o RBAC 119, 121 ou 135 em violação do seu certificado e das suas especificações operativas, contrariando o item 119.5(c)(8) do RBAC 119.

HISTÓRICO

Verificou-se que a empresa operou com a aeronave de marcas PP-FJA antes que existisse a aprovação de sua inclusão em suas Especificações Operativas, o que somente ocorreu no dia 04 de julho de 2013.

Os voos operados irregularmente são:

Diário de Bordo nº 02/PP-FJA/13

Data	Nº da Folha	Voo
01/05/13	20	LIRQ-LIMC
03/05/13	21	LIMC-LTAU
05/05/13	22	LTAU-GCLP
05/05/13	23	GCLP-GVAC, GVAC-SBBR, SBBR-SBGO
23/05/13	24	SBGO-SBSP
25/05/13	25	SBSP-SBGO
12/06/13	26	SBGO-SBGR
13/06/13	27	SBGR-SBRJ
15/06/13	28	SBRJ-SBBR, SBBR-SBRJ
17/06/13	29	SBRJ-SBBH, SBBH-SBRJ
22/06/13	30	SBRJ-SBSV, SBSV-SBFZ
23/06/13	31	SBFZ-SBRJ
26/06/13	32	SBRJ-SBBH, SBBH-SBRJ
27/06/13	33	SBRJ-SBFZ, SBFZ-SBGL
01/07/13	34	SBGL-SBGR, SBGR-SBGL
03/07/13	35	SBGL-SBGR, SBGR-SBGO

HISTÓRICO

- Relatório de Fiscalização** - (SEI 0606853) - O Relatório de Fiscalização nº 003797/2017 informa que: *"Por meio do Ofício nº 322/2013/GVAG-BR/SSO/ANAC, gerente substituído da Gerência de Vigilância de Aviação Geral em Brasília, solicitou a empresa NEO Táxi Aéreo LTDA, no dia 24 de outubro de 2013, que encaminhasse cópia dos Diários de bordo das aeronaves PT-FJA, PR-FJA, PP-FJA e PR-NEO, com os registros das operações daquelas aeronaves nos últimos 180 dias a contar do recebimento do Ofício nº 322/2013/GVAG-BR/SSO/ANAC. A empresa atendeu a solicitação encaminhando as respectivas folhas dos diários, protocolando-as na ANAC no dia 08 de novembro de 2013". Verificou-se, assim, que a empresa operou com a aeronave de marcas PP-FJA antes que a mesma fosse inserida em suas Especificações Operativas, o que somente ocorreu no dia 04 de julho de 2013.*
- Ofício nº 20/2014/GTPO-DF/GOAG/SPO** (0611106) - o referido ofício da ANAC encaminhou a revisão nº 04 das Especificações Operativas, de 04 de julho de 2014 da empresa autuada.
- Diário de Bordo** - Foram anexadas aos autos as páginas de Diários de Bordo (0611111).
- Ofício nº 01/OPR/NEO/2017** - Por meio do referido documento (SEI 0788016) a empresa solicitou cópia do presente processo administrativo.
- Defesa Prévia** - Após ser devidamente notificado da lavratura do AI, em 09/05/2017 (0691394), solicitou prorrogação de prazo para manifestação defensiva em 15/05/2017 (0790954), sendo tal pedido concedido, por meio do Ofício nº 240(SEI)/2017/DF/GTPO/GOAG/SPO-ANAC (0745571), encaminhado por esta agência em 15/05/2017 ao interessado, que protocolou defesa prévia em 30/05/2017 (0719179), tempestiva.
- 7.1. Em seguida, por meio do documento SEI 1076556 a autuada complementou os termos de sua Defesa Prévia e solicitou a assinatura de Termo de Ajustamento de Conduta - TAC.
- Termo de Ajustamento de Conduta - TAC - Indeferimento** - em Despacho de 09/03/2018 (SEI 1598857) o Superintendente de Padrões Operacionais indeferiu o pedido de TAC nos seguintes termos:
Tendo em vista que a aeronave utilizada irregularmente foi incluída nas Especificações Operativas em 04/07/2013 (data posterior às infrações), e que um TAC objetiva que, em determinado prazo, o regulado adeque seus procedimentos, mitigando-se as causas que originaram infração cometida, entende-se que não é cabível firmar Termo de Ajustamento de Conduta nos processos em questão. Isto porque os voos irregulares foram realizados e a aeronave utilizada já foi incluída das especificações operativas, após as ocorrências. Portanto, não se verifica motivação para realização de TAC.
- Decisão de 1ª Instância - DC1:** Em 01/10/2018, o setor competente, com base no parecer (2102420), proferiu decisão (2102603), pela aplicação de multa **no montante de R\$ 4.000,00 (Quatro mil reais)** prevista pela ocorrência de 16 (dezesseis) ocorrências da situação descrita no artigo 302, inciso

III, alínea "e" do CBAer, constante no Anexo II da Res. ANAC n.º 25/2008, o que resultou num valor total de multa de **R\$ 64.000,00 (Sessenta e quatro mil reais)**, a ser recolhida em até 20 (vinte) dias a contar do recebimento da notificação de decisão caso o sancionado não apresente recurso.

9.1. Nota-se, ainda, que a decisão supra considerou a existência da circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo findado no art. 22 da Resolução n.º 25/2008, norma vigente à época dos fatos, qual seja, a inexistência de aplicação de penalidades no último ano e inexistência de circunstâncias agravantes.

10. **Recurso 2ª Instância** - após regular notificação da DC1, conforme comprova AR (SEI 2391547), datado de 08/10/2018, a autuada apresentou recurso consoante documento (SEI 2365474).

11. **Aferição de Tempestividade do Recurso** - Em despacho (2454121) datado de 26/11/2018, a Secretaria da Assessoria de Julgamento de Autos de Infração de 2ª Instância - ASJIN assim se manifestou sobre a tempestividade do Recurso:

Certifico, para os devidos fins, que, embora conste dos autos aviso de recebimento referente à decisão de primeira instância (ver SEI nº 2391547), atestando a notificação inequívoca do interessado, não é possível precisar a data de postagem da manifestação juntada, seja porque não há registro no envelope da correspondência recebida, ou porque o histórico do objeto postado não está disponível para consulta no site dos Correios.

Dada a impossibilidade de aferição nos termos do que exige o art. 17, parágrafo único, da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, e preenchidas as demais condições de admissibilidade, conheço do recurso interposto.

12. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 23/01/2019.

13. **É o relato.**

PRELIMINARES

14. **Da Regularidade Processual** - Em sua peça recursal, inicialmente, a recorrente alega "Nulidade da notificação de decisão enviada para endereço não informado nos autos", tendo em vista que a Notificação de Decisão-PAS n.º 2318/2018/CCPI/SPO-ANAC que foi entregue no dia 08/10/2018, foi enviada para endereço supostamente não informado nestes autos, qual seja, "Alameda Das Caraíbas, QD B, 33 SL 01 e 02 Flamboyant Helicenter-Jardim Goiás Goiânia-GO", o que teria impedido que a Recorrente tivesse acesso à referida comunicação, acarretando em suposto prejuízo de sua defesa. Afirma, ainda, que o seu endereço foi informado na defesa apresentada, onde informa estar "estabelecida à Av. 136. n.º 761, 22º andar, Setor Sul, em Goiânia/GO, CEP. 74.093-250" e que essa informação também está expressa na procuração outorgada do presente procurador.

15. Pois bem, verifica-se que tal argumentação não merece respaldo. Cumpre esclarecer que a Lei n.º 9.784, de 1999 é clara quanto ao suprimento de eventuais irregularidades nas notificações quando do comparecimento espontâneo do interessado, senão, vejamos o art. 26, § 5º da referida lei:

Art. 26. O órgão competente perante o qual tramita o processo administrativo determinará a intimação do interessado para ciência de decisão ou a efetivação de diligências.

(...)

§ 5º As intimações serão nulas quando feitas sem observância das prescrições legais, mas o comparecimento do administrado supre sua falta ou irregularidade. (grifo nosso)

16. Portanto, no momento em que a autuada compareceu aos autos e teve seu recurso considerado tempestivo, nos termos do despacho (2454121), este será analisado em sua integralidade, não se configurando qualquer prejuízo de defesa à interessada, haja vista que protocolou o seu recurso, de forma regular, apresentando suas razões, de forma que estas serão devidamente enfrentadas e apreciadas, privilegiando-se, assim, o contraditório e a ampla defesa, que foram seguidos e utilizados pelo autuado. Com isso, verifico, ainda, que o recurso apresentado pelo interessado que foi protocolado após a decisão de primeira instância de 01/10/2018, fará parte, de forma regular, dos autos. Dessa forma, havendo comparecimento do interessado no processo, tendo seu recurso considerado tempestivo, e considerando-se, ainda, que a notificação da Decisão de Primeira Instância foi válida, pois foi devidamente recebida e assinada pelo interessado, mostrando sua ciência inequívoca (2391547). Assim, não se verifica qualquer prejuízo na defesa do interessado e que os princípios constitucionais de ampla defesa e contraditório foram estritamente observados por esta agência. Afasto, portanto, tal argumento recursal.

17. Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso a 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 proposta de 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

18. As infrações foram capituladas no artigo 302, inciso III, alínea "e" do CBA, que dispõe:

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

(...)

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

(...)

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

19. E na seção 119.5 (c) (8) do RBAC 119, disposto abaixo, *in verbis*:

119.5 – Certificações, Autorizações e Proibições:

(...)

(c) Proibições

(...)

(8) Ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento, o RBAC 121, o RBAC 135 e o RBAC 125 sem, ou em violação de, seu certificado ou suas especificações operativas.

20. Da análise dos dispositivos acima, verifica-se a necessidade do regulado em operar aeronave com certificado, ou com suas especificações operativas devidamente regulares. Da análise de sua conduta disposta no auto de infração: "Verificou-se que a empresa operou com a aeronave de marcas PP-FJA antes que existisse a aprovação de sua inclusão em suas Especificações Operativas, o que somente ocorreu no dia 04 de julho de 2013.". Nota-se, assim, a aderência do disposto acima com o que prevê a norma. Continuando no exame dos argumentos recursais da autuada, passo aos seguintes.

21. Na continuidade do cotejo dos argumentos recursais, a recorrente alega: "Incompetência do agente- Inexistência de ato de delegação específica da competência prevista no art. 31, II, do Regimento Interno da ANAC". Alega, ainda, que somente as Superintendências possuem competência para atuar, ressaltando que existe diferença entre os termos: "autuar" e "realizar atividades de fiscalização".

22. Sobre o tema, nota-se que o art. 102 da Resolução n.º 01 da ANAC, com nova redação dada pelo art. 7º da Resolução n.º 06 de 15/01/2007, se refere aos atos administrativos ordinários (gerais), de competência da Diretoria, dos Superintendentes, dos Gerentes-Gerais, dos Gerentes-Regionais e **das demais autoridades da ANAC**, desde que dentro de suas respectivas atribuições.

23. O parágrafo primeiro, do artigo 31, do Regimento Interno da Agência Nacional da Aviação Civil - ANAC estabelece sobre a delegação:

Art. 31. Compete às Superintendências planejar, organizar, executar, controlar, coordenar e avaliar os processos organizacionais e operacionais da ANAC no âmbito das competências, e, especialmente:

(...)

II - apurar, autuar e decidir em primeira instância os processos administrativos relativos a apuração e aplicação de penalidades no âmbito da ANAC, observadas as atribuições dispostas neste Regimento Interno, de acordo com a respectiva área de competência;

(...)

§ 2º A competência atribuída aos Superintendentes nos termos do inciso II poderá ser objeto de delegação.(g. n.).

24. Quanto à emissão dos Autos de Infração verifica-se através da legislação, em especial a Instrução Normativa n.º 101/2016, da ANAC, 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.

Parágrafo único. Os servidores não enquadrados no caput poderão compor equipes para execução de atividades acessórias à fiscalização.

(...)

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.

25. O CBAer, em seu artigo 197, estabelece o seguinte:

Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.

26. Ressalta-se ainda que o Agente Público, Sr. PLÍNIO MARCOS ARAUJO DA SILVA, matrícula 1648604, estava devidamente capacitado, conforme Portaria n.º 695 de 14/03/2013, publicada no Boletim Pessoal de Serviço V. 8, n.º 11, de 15/03/2013, assinada pelo Superintendente de Segurança Operacional, Substituto, atualmente Superintendente de Padrões Operacionais - SPO, disponível para consulta no seguinte endereço eletrônico: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2013/11/bps-v-8-n-11-15-03-2013>. O servidor Público o Sr. PLÍNIO MARCOS ARAUJO DA SILVA possui o cargo de Especialista em Regulação de Aviação Civil, conforme registros no endereço eletrônico <http://transparencia.gov.br/servidores/9501372>.

27. O inciso V, do artigo 8º, da Resolução n.º 25/2008, vigente à época da ocorrência dos fatos, que dispunha 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 nos Autos de Infração em referência. A assinatura eletrônica, o nome do Autuador e o seu cargo estão apostas nos presentes Autos de Infração, como também a indicação "1648604", identificando o servidor.

28. Em adição, o inciso III do §2º do artigo 1º da Lei n.º 9.784/99, dispõe, que o fiscal de aviação civil ao exercer sua atividade fiscalizatória, representa a autoridade de aviação civil naquele momento, com o poder de decisão, de aplicar ou não as providências administrativas previstas, em conformidade com a lei, a norma e a situação fática.

29. Assim, afasta-se a alegação do interessado quanto à incompetência do atuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC n.º 25/2008, na medida em que restou comprovado que o inspetor de aviação civil, que lavrou os referidos autos de infração supra tem competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC. Cabe apontar a competência e a legalidade da decisão prolatada pelo setor competente de primeira instância administrativa, na medida em que consta a delegação de competência para Maicon Medeiros Ardison exarar decisão de primeira instância, conforme parágrafo único do art. 1º da Resolução 111, de 15/09/2009 e Portaria ANAC N.º 1704/SPO, de 24 de agosto de 2012 que, posteriormente, sofreu alterações pela Resolução n.º 381, de 14 de Julho de 2016.

30. É cediço o dever da Administração Pública tornar público todos os seus atos administrativos, exceto quando relativos à segurança do Estado ou à intimidade do administrado. Logo, os atos do processo administrativo são, via de regra, públicos e acessíveis ao público. Não obstante, ser a forma um elemento do processo administrativo, não é mais importante do que os objetivos a serem alcançados. Por isso, os atos do processo administrativo não dependem de forma específica, a não ser que a lei expressamente a preveja. São imprescindíveis apenas as formalidades que sejam essenciais à garantia dos direitos dos administrados, "in casu" reputo como devidamente atendidas na medida em que as portarias citadas acima são públicas e estão disponíveis no endereço eletrônico da ANAC <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>.

O CBAer, em seu artigo 197, estabelece o seguinte:

Art. 197. A fiscalização será exercida pelo pessoal que a autoridade aeronáutica credenciar.

31. Afasta-se assim a alegação de "Incompetência do agente - Inexistência de ato de delegação específica da competência prevista no art. 31, II, do Regimento Interno da ANAC".

32. Em seu próximo argumento, aduz o recorrente a inexistência de tipificação em lei da infração a ele imputada. Sobre o tema verifico que a norma primária para aplicação da penalidade é aquela disposta no Código Brasileiro de Aeronáutica, qual seja, o art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei n.º 9.565/1986, que prevê:

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

(...)

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

(...)

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

33. Portanto, a capitulação imputada à conduta da recorrente está prevista na legislação pátria. Contudo, verifica-se que, dispõe o CBAer que a legislação complementar é formada pela regulamentação prevista no Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (art. 1º) e o artigo 12 relaciona as atividades submetidas às normas complementares. O artigo 289, inciso I, da Lei n.º 7.565, de 1986, autoriza, dentre outras medidas, a imposição de sanção pecuniária no caso de descumprimento tanto dos preceitos do próprio CBAer, como das disposições da "legislação complementar". Assim, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, mas também autoriza a Agência estabelecer e aplicar sanções administrativas, tais como a imposição de penalidade pecuniária por inobservância do CBAer e norma complementar. Ressalta-se também, que o CBAer considera que o Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por aquele Código e pela legislação complementar (art. 1º, caput).

34. A respeito da suposta violação ao princípio da legalidade e da possível nulidade da autuação por ausência de previsão da infração em lei formal, entende-se que nos termos do artigo 289 do Código Brasileiro de Aeronáutica, sempre que identificada infração aos preceitos ali constante, **ou legislação complementar**, sujeitar-se-á o infrator à providência administrativa de multa. O artigo 1º, §3º, do mesmo Código, por sua vez, define que "a legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica" (grifo nosso).

35. Observa-se que o art. 5º, da Lei 11.182, de 2005 – Lei de Criação da ANAC – erigiu a autarquia como autoridade de aviação civil assegurando-lhe as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência. Dentre aquelas prerrogativas está o poder para editar e dar publicidade às instruções e regulamentos necessários à aplicação da própria Lei 11.182, de 2005 (art. 8º, inciso XLVI). Em consonância para com aquela competência, a ANAC editou a Resolução 25, de 2008, que regulava o processo administrativo sancionador, tendo em vista que esta foi totalmente revogada pela res. 472/2018, que entrou em vigor em 04/12/2018.

36. No rol da legislação complementar prevista no artigo 1º, §3º do CBAer é que encontramos o **119.5(c)(8) do RBAC 119**, que trata da **violação do seu certificado e das suas especificações operativas** e que estabelece ainda que deve incidir penalidades ao operador aéreo que "Permitir a operação segundo o RBAC 119, 121 ou 135 em violação do seu certificado e das suas especificações operativas, contrariando o item 119.5(c)(8) do RBAC 119."

37. A Lei n.º 11.182, de 2005, ao criar o órgão regulador, concedeu-lhe competência para regular e fiscalizar os serviços aéreos e a outorga destes serviços, em conformidade, respectivamente, com o inciso X e o XIII, ambos do artigo 8º do citado diploma legal. No exercício da competência fiscalizatória, a ANAC se utiliza do disposto no inciso I do artigo 289 do CBA, o qual lhe confere a possibilidade da aplicação de "multa" como uma das providências administrativas possíveis. O descumprimento aos regulamentos por ela editados (e fiscalizados) é uma dessas hipóteses. Neste sentido, o descumprimento dos preceitos constantes de normatização editada pela ANAC, autoridade de aviação civil, subjugada, nos termos daquele dispositivo, o infrator à sanção de multa ali prevista. Assim, à Autarquia, estão asseguradas as respectivas competências de atuação, edição de normas e fiscalização, insculpidas no art. 8º da sua Lei de criação, Lei n.º 11.182, de 2005.

38. Desse modo, uma vez que um dos agentes da ANAC, mediante fiscalização (exercício do *manus* do poder de polícia da agência insculpido também no artigo 8º da Lei 11.182/2005) identifique

que determinado ente regulado deixou de cumprir o estabelecido no item 9.3 e no Capítulo 10 da IAC 3151, entendemos que está caracterizado o descumprimento à legislação complementar. Portanto, sustentável (e obrigatório nos termos do art. 291 do CBAer) a lavratura do auto de infração e subseqüente aplicação de multa:

CBA

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 providência administrativa cabível.

§ 1º Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.

§ 2º Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo. (grifo nosso)

39. Isso posto, não assiste razão ao autuado quando argumenta sobre *"impossibilidade de aplicação de penalidades em virtude do princípio da legalidade"*, afastando-se tal alegação.

40. Posteriormente, alega o interessado deve ser considerado o instituto da "infração administrativa continuada", tendo em vista se tratar, em sua tese, de infrações que foram geradas a partir do mesmo "fato" e que deve sofrer, assim, aplicação de multa singular. Sobre tal argumentação, verifica-se que o "crime continuado" presente no direito criminal, mais especificamente, no art. 71 do Código Penal, não encontra aplicabilidade nos processos administrativos sancionadores desta agência, esse é o entendimento do Colegiado da ASJIN, 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.

41. Já na doutrina, Alexandre Santos de Aragão bem define esse princípio: *"O princípio da legalidade administrativa significa, então, nessa acepção, que a Administração Pública, ao contrário do particular, que pode fazer tudo o que a lei não proíba, só pode fazer aquilo que a lei esteie"*. (ARAGÃO, Alexandre Santos de. Curso de direito administrativo. Rio de Janeiro: Forense, 2013, p. 62). Ainda, Celso Antônio Bandeira de Mello o conceitua de forma similar: *"O princípio da legalidade no Brasil significa que a Administração nada pode fazer senão o que lei determina. Ao contrário dos particulares, os quais podem fazer tudo o que a lei não proíbe, a Administração só pode fazer o que a lei antecipadamente autorize"*. (MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de direito administrativo. São Paulo: Malheiro Editores, 2009, p. 105). Quanto à jurisprudência, por sua vez, observe-se o STJ, que já tratou desse princípio várias vezes, ratificando o conceito, *verbi gratia*:

ADMINISTRATIVO. SERVIDORES PÚBLICOS INATIVOS. GRATIFICAÇÃO DE ATIVIDADE TÉCNICO-ADMINISTRATIVA-GATA. DECRETO-LEI Nº 2.200/84. RECEBIMENTO INTEGRAL. AUSÊNCIA DE PREVISÃO LEGAL. ADMINISTRADOR PÚBLICO. OBEDECIÊNCIA AO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE ESTRITA. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. I - O art. 5º do Decreto-lei nº 2.200/84, fixou que "Aos funcionários já aposentados a incorporação da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa, far-se-á na razão da metade do percentual máximo atribuído à categoria funcional em que ocorreu a aposentadoria." II - Segundo o princípio da legalidade estrita - art. 37, caput da Constituição Federal - a Administração está, em toda a sua atividade, adstrita aos ditames da lei, não podendo dar interpretação extensiva ou restritiva, se a norma assim não dispuser. A lei funciona como balizamento mínimo e máximo na atuação estatal. O administrador só pode efetuar o pagamento de vantagem a servidor público se houver expressa previsão legal, o que não ocorreu na hipótese dos autos em relação à percepção integral da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa aos inativos. III - Recurso especial conhecido e desprovido. (STJ - REsp: 907523 RJ 2006/0265251-2, Relator: Ministro GILSON DIPP, Data de Julgamento: 10/05/2007, T5 - QUINTA TURMA, Data de Publicação: DJ 29/06/2007 p. 715) (grifo nosso)

42. 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 Penal 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. Impossível, assim, definir o que seria continuidade infracional no âmbito das normas de aviação civil, tendo em vista que a simples aplicação por analogia implicaria em direta afronta ao princípio da legalidade estrita. Por isso, não é praxe deste órgão decisor de segunda instância aplicar tal instituto. Tome-se como exemplo a decisão deste órgão no Processo de n. 60800.018591/2010-68, AI 1552/2010 (SEI 0882277) em que se negou a aplicação do referido instituto segundo o entendimento acima exposto:

43. Por mais que o interessado entenda que a infração possa ter ocorrido de forma continuada, não há amparo legal no Direito Administrativo para tal, ou seja, não há até o presente momento normatização que estipule e defina as características de uma infração continuada na esfera administrativa, e mais especificamente, sua aplicação nos processos sancionadores que correm nesta ANAC. Dessa forma, vale ressaltar que não foram desrespeitados princípios constitucionais, e até o presente momento as infrações cometidas pela interessada devem ser consideradas como distintas.

44. Diante desse panorama, tem-se que, ao aplicar o indigitado instituto ao presente caso, estaria, afrontando, além do princípio da legalidade, também o da isonomia, pois se daria tratamento distinto aos regulados. Este princípio possui previsão expressa na Constituição Federal de 1988, no *caput* do art. 5º e também em seu inciso I: *"Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição"*.

45. Tal princípio encontra, dessa forma, aplicação ampla e geral, incidindo, portanto, também no Direito Administrativo. Constitui-se como o principal instruidor do princípio da impessoalidade, um dos princípios basilares da administração pública. Como bem afirma Antônio Bandeira de Mello, a impessoalidade funda-se no postulado da isonomia e tem desdobramentos explícitos em variados dispositivos constitucionais como o artigo 37, II, que exige concurso público para ingresso em cargo ou emprego público, ou no artigo 37, XXI, que exige que as licitações públicas assegurem igualdade de condições a todos os concorrentes: *"O princípio em causa não é senão o próprio princípio da igualdade ou isonomia. Está consagrado explicitamente no art. 37, caput, da constituição. Além disso, assim como todos são iguais perante a lei (art. 5º, caput), a fortiori teriam de sê-lo perante a Administração"*. (MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de direito administrativo. São Paulo: Malheiro Editores, 2009, p. 114).

46. Diante disso, e dado o princípio da legalidade que, dentre outros efeitos, impede decisões casuísticas aos regulados, garantindo tratamento isonômico a todos jurisdicionados, o entendimento aqui apresentado **é reiterado no âmbito de julgamentos administrativos na ANAC:**

00065.139049/2012-49 (em 08/10/2018)

Da alegação da defesa de aplicabilidade do instituto da infração continuada ao presente caso.

Quanto à alegação de "conduta continuada", aponto que apesar da independência de princípios e finalidades do direito administrativo sancionador, reconheço a sua tangência com o Direito Penal, à primeira vista por suas feições sancionatórias, exercida pela Administração Pública no exercício de seu poder de polícia. Não obstante, no ramo do Direito Administrativo Sancionador, a atividade punitiva do Estado só poderá ocorrer embasada em lei em sentido formal, conforme, Art. 5º, II, CF/88),

"ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei".

Assim, matéria sancionadora pode sistematizar as condutas e sanções (ambas previstas em lei) de forma a expressar, para cada conduta infracional, a respectiva sanção. Tal procedimento facilita a compreensão dos particulares sobre a relação entre condutas e sanções a que estão sujeitos e, principalmente, atua na sua dosimetria. Em consequência disso, será atingido os princípios da segurança jurídica, da razoabilidade e da proporcionalidade, todas vinculadas ao devido processo legal.

Dessa forma, por falta de previsão legal, é inaplicável, já que esta não se encontra legalmente prevista no âmbito da ANAC. A administração Pública está limitada ao cumprimento estrito do

que estiver previamente determinado ou autorizado na norma.

Como não existe previsão legal para aplicação desse instituto aos processos administrativos sancionadores desta agência, também não existem critérios para sua configuração, por não haver amparo legal que defina as características de uma infração continuada na esfera administrativa, é inaplicável tal instituto.

(...)

00065.026931/2013-14 (em 02/10/2018)

Sobre a alegação de bis in idem e da continuidade delitiva, vez que a empresa (sua empregadora) e o copiloto também foram multados pelo mesmo fato gerador, e que a quantidade de multas a ele aplicadas (o interessado), foram pela mesma razão, e apenas em datas diferentes, explico:

Primeiramente, não há que se falar em culpabilidade exclusiva da empresa e suposta incompetência do interessado para observar a previsão legal. Esclareço que a alínea "p" do inciso II do artigo 302 do CBA é imputável também aos aeronautas (piloto, copiloto, etc.) e esses respondem pelas extrapolações de jornada, independentemente das responsabilidades do empregador, que também responde em processo apartado, sendo também inadmissível a alegação do non bis in idem, até porque só consta um crédito de multa (atinentes a infração em tela), referente ao autuado.

Nesse diapasão, sobre a alegação do interessado quanto à continuidade do delito infracional, cabe dizer que cada operação conduzida pelo autuado, em situação irregular pelo descumprimento de qualquer regulamento, dá ensejo a infrações distintas. Assim, verifica-se que cada irregularidade constatada nos referidos (pelo autuado) autos de infração são todas autônomas passíveis, portanto, de aplicação de penalidades de forma independente, pelo fato de se referirem a operações distintas ocorridas em datas, horários e etapas de voo distintos. Ainda, cabe ressaltar que, no caso concreto, não se pretende aplicar múltiplas punições para uma mesma conduta, pois tratam-se de diferentes condutas, devendo ser analisada cada ato infracional imputado que resulta, se confirmado, na aplicação da penalidade. Dessa maneira, afasta-se também, e mais uma vez, a alegação do recorrente quanto à aplicação do princípio non bis in idem, conforme já mencionado, pois verifica-se que as irregularidades descritas nos referidos autos de infração (por ele mencionados e constantes de outros processos apartados do presente aqui tratado) não representam o mesmo fato gerador (ainda que de mesma natureza), ou seja, verifica-se que ocorreram conduções de operações distintas em situação irregular quanto aos limites de jornada de trabalho. Não se pode admitir que, como defende o autuado, diversas condutas infracionais de natureza similar, ou de mesma espécie sejam punidas em conjunto, com uma única multa. Entender dessa forma seria admitir que aquele que já extrapolou a jornada de trabalho continuasse a fazê-lo impunemente – afinal, como consequência de tal entendimento, seria penalizado na mesma medida por incorrer nessa ilegalidade uma ou dezenas de vezes. É necessário, portanto, com vistas a preservar a efetividade da ação punitiva por parte da Administração, que um infrator seja penalizado de maneira proporcional ao número de violações por ele praticadas. Importante ressaltar que a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, não faz qualquer menção sobre tratamento de infrações permanentes ou continuadas.

60800.204262/2011-19 (decisão colegiada por unanimidade em 03/08/2017)

Quanto a alegação da defesa acerca de se considerar a hipótese de delito continuado, decorrente de uma mesma espécie de infração constatada em uma única inspeção - entende-se que, não há amparo legal ou normativo para tal, ou seja, não há até o presente momento normatização que estipule e defina as características de uma infração continuada na esfera de competência dessa Agência Reguladora.

Entende este relator que, no caso em apreço, a conduta tipificada como infração guarda em si o objetivo de estabelecer regra básica para a aviação de modo que seja preservada a segurança da operação de uma aeronave, segurança compreendida de modo amplo e abrangendo tanto vidas quanto propriedades, tanto daqueles diretamente envolvidos com a operação quanto de terceiros. Sendo assim, cada operação na qual se verifique a ocorrência fato divergente das regras de segurança estabelecidas para operação de uma aeronave deve ser entendida como uma situação de risco que pode configurar infração administrativa, devendo ser analisada e tratada individualmente.

Importante destacar que, independentemente da quantidade de ações fiscais que os originaram, cada um dos autos de infração lavrados refere-se a um fato gerador único e distinto dos demais, referente a cada uma das vezes em que, constatada uma situação técnica irregular em aeronave, o piloto não utilizou o registro oficial para fazer a devida anotações.

Permitir que a punição deixasse de ser cumulativa no presente caso poderia ocasionar a perda de seu efeito prático; o ilícito poderia resultar em vantagem que compensasse o pagamento da multa assim reduzida, descaracterizando completamente a finalidade da sanção, de reprimir a transgressão do ordenamento vigente e conformar o comportamento do regulado.

A esse respeito, Celso Antônio Bandeira de Mello ensina 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.

60800.246540/2011-13 (decisão colegiada por unanimidade em 9/3/2017)

Quanto a alegação II da defesa - presença de infração administrativa continuada, decorrente de uma mesma espécie de infração constatada em uma única inspeção - por mais que o interessado alegue a ocorrência de forma continuada, entende-se que, não há amparo legal no direito administrativo para tal, ou seja, não há até o presente momento normatização que estipule e defina as características de uma infração continuada na esfera administrativa.

O julgamento transcrito na peça recursal, embasado em precedentes jurisprudenciais do Superior Tribunal de Justiça, evidencia características que constituem o comportamento de feição continuada e que, conforme se poderá constatar adiante, vão além da unidade de ação fiscal. Entendeu o egrégio Tribunal à época que a tipificação deveria ser demonstrada em um só ato de infração quando se tratasse de infrações sequenciais que violassem o mesmo objeto de tutela jurídica, guardando afinidade pelo mesmo fundamento fático.

Entende este relator que, no caso em apreço, a conduta tipificada como infração guarda em si o objetivo de estabelecer regra básica para a aviação de modo que seja preservada a segurança da operação de uma aeronave, segurança compreendida de modo amplo e abrangendo tanto vidas quanto propriedades, tanto daqueles diretamente envolvidos com a operação quanto de terceiros. Sendo assim, cada operação de uma aeronave em situação irregular no que se refere aos certificados e licenças exigidos de seus tripulantes deve ser entendida como uma situação de risco que pode configurar infração administrativa, devendo ser analisada e tratada individualmente.

Importante destacar que, independentemente da quantidade de ações fiscais que os originaram, cada um dos autos de infração lavrados refere-se a um fato gerador autônomo e distinto dos demais, referente a cada operação constatada como irregular. Permitir que a punição deixasse de ser cumulativa no presente caso poderia ocasionar a perda de seu efeito prático; o ilícito poderia resultar em vantagem que compensasse o pagamento da multa assim reduzida, descaracterizando completamente a finalidade da sanção, de reprimir a transgressão do ordenamento vigente. Há ainda que se considerar que cada voo com o CCF vencido imprime exposição de risco ao sistema de segurança operacional, mais um motivo que chancela a individualização da conduta.

A esse respeito, Celso Antônio Bandeira de Mello ensina 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.

47. Por mais, o Parecer 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, aprovado pelo então Procurador-Geral em 23/10/2012, orienta:

"6.65 De não se olvidar, contudo, que, eventualmente, detendo uma pessoa o exercício de mais de uma atividade, **responsabilizando-se, assim, pelo atendimento de diversos deveres e obrigações, poderá uma mesma situação fática ensejar a caracterização de plúrimas infrações, sujeitando aquela a diversas sanções administrativas.** Exemplifica a hipótese o caso em que a concessionária de serviços aéreos, sendo também empresa de manutenção e reparação de aeronaves e de seus componentes, proceder à realização de serviço de manutenção deficiente de uma de suas aeronaves. Neste caso, a empresa responderá na qualidade de empresa de manutenção e reparação pela execução de serviço de manutenção deficiente nos termos do artigo 302, inciso IV, alínea "d", da Lei nº. 7.566/86, bem como na condição de prestadora de serviços aéreos e responsável primária pela regularidade do serviço de manutenção (item 91.403 (a) do RBHA 91, item 121.63 do RBAC 121 e item 135.413 do RBAC 135), nos termos do artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica.
(destacamos).

48. Com a análise do referido Parecer, ressalta-se que não se caracteriza apenas "uma" conduta da autuada, como alega em sua peça recursal, tendo em vista o contido no Auto de Infração e em seu Relatório, devidamente acostado aos autos, mas sim, várias condutas independentes entre si que ensejaram em suas respectivas punições nos termos da normatização vigente. Ressaltando o Parecer que o

entendimento é que, no momento em que o regulado se dispõe a prática de várias atividades distintas, responsabiliza-se pelos diversos deveres e obrigações que são surgidos a partir do seu exercício, e, assim, uma situação fática pode ensejar a caracterização de várias infrações. Portanto, resta demonstrada a possibilidade de responsabilização de uma pessoa por diversos deveres/obrigações advindos de uma mesma situação fática caracterizando várias infrações, sujeitando-se, portanto, a diversas sanções administrativas.

49. Nada obsta, então, que ato normativo estipule a acumulação de sanções administrativas ou de sanções administrativas com outras consequências, como sanções penais e compensações civis, por exemplo (VITTA, 2003, p. 115 - VITTA, Heraldo Garcia. **A Sanção no Direito Administrativo**. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 115). Vitta (2003, p. 119) reconhece a possibilidade de "ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, porém, explicitamente, a norma determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas".

50. Neste sentido, a Resolução ANAC 25/2008 (vigente à época da apuração), em seu art. 10º, §§ 2º 3º, 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:

§ 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.

(...)

§ 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.

51. 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. Assim, configurada a hipótese, respaldada pela doutrina administrativa, de poder ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever mais de uma vez, **como é o caso**, diante de permissivo normativo que explicitamente determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas. Logo, não há que se falar em infração continuada no presente caso, devendo, cada fato infracional, ser penalizado individualmente. Dessa forma, **afasto mais esse argumento recursal**.

52. Por fim, argumenta a recorrente que há inaplicabilidade da infração a ela imputada, ou seja, "inaplicabilidade do RBAC 119 ao voo SBGR - SBGQ - página 35 do Diário de Bordo 02/PP-FJA/13.", alegando que a referida norma se trata de transporte aéreo público de passageiros, bens e malas postais, e que sua conduta se refere à "mero traslado da aeronave para a sua base operacional (SBGO), sem envolver transporte público de passageiros, caracterizando operação privada, nos termos do Item 47.67(i) do RBAC 47."

53. Sobre esse ponto, primeiramente, há que se verificar que a infração imputada à conduta da recorrente se refere ao item 119.5(c)(8) do RBAC 119, qual seja, "Permitir a operação segundo o RBAC 119, 121 ou 135 em violação do seu certificado e das suas especificações operativas, contrariando o item 119.5(c)(8) do RBAC 119.". É dizer que, dado a natureza objetiva do Direito Regulatório, uma vez verificada à conduta do regulado, deve incidir sobre ele a penalidade da norma, ou seja, bastando que se mostre o nexo de causalidade entre a conduta que se adere ao disposto na norma. As excludentes da prática infracional são trazidas pela própria norma, e são as únicas causas de afastamento da infração vez que imputada à interessada. Sobre o argumentado pela recorrente, há que se notar que, uma das diferenças documentais pelas quais se pode aferir se determinado voo teve natureza privada (não regulado pelo RBAC 119), ou de fretamento (transporte aéreo público) é a sigla utilizada no campo NAT - natureza do voo no correspondente registro da operação no Diário de Bordo da aeronave. Assim, verificando-se as cópias das páginas do Diário de Bordo da aeronave PP-FJA acostadas aos autos (0611111), constatou-se que somente os voos registrados nas páginas n.º 027 a 035 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12 correspondem à voos regulados pelo RBAC 119 e foram realizados em datas anteriores à averbação da aeronave às Especificações Operativas da empresa.

54. **Portanto, afasto todos os argumentos recusais, e verifico que as alegações do(a) interessado(a) não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Restando, assim, configurada a infração apontada pelo AI.**

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

55. Por todo o exposto neste Parecer e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no 302, III, alínea "e", da Lei nº 7.565, de 1986, ou seja: "Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações: [...]III. *Infrações imputáveis às concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos: e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves [...]*".

56. 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 durante o arbitramento da sanção em primeira instância". Ou seja, vez que a Decisão de primeira instância data de 01/10/2018, perdura para o caso, para fins de dosimetria, a resolução ANAC 25 de 2008 e a Instrução Normativa nº 8/2008.

57. A IN ANAC nº 8/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008, considerando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

58. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 22 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. Como apresentado recurso de mérito pelo interessado, deve ser afastada a incidência de tal atenuante.

59. Da mesma forma, entende-se que a interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para evitar ou amenizar as consequências da infração. **Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante**, prevista no inciso II do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

60. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 ("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. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC) desta Agência, ficou demonstrado que **não há** penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação com data de vencimento no mencionado período. A autuada **faz jus**, assim, a tal circunstância como causa de diminuição da penalidade em relação ao valor médio prevista na tabela do anexo II da Res. 25/2008.

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

SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:

62. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto aos valores das multas aplicadas pela decisão de primeira instância administrativa de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada um das 16 (dezesseis) condutas apuradas no Auto de Infração, pelo autuado, e considerando existência da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, qual seja, "a inexistência de aplicação de penalidades no último ano", totalizando um montante de **R\$ 64.000,00 (sessenta e quatro mil reais)**, temos que apontar a sua regularidade, por estar dentro dos limites impostos, à época, pela Resolução ANAC nº. 25/08.

CONCLUSÃO

63. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, mantendo o valor da

multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), para cada conduta apurada no Auto de Infração nº 000560/2017, que totalizou em um montante de **R\$ 64.000,00 (sessenta e quatro mil reais)**, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00058.511378/2017-25	665378182	000560/2017	PP-FJA	03/05/2013	<i>não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.</i>	Art. 302, III, "e" da Lei 7.565 de 19/12/1986 combinada com o item 119.5(c)(8) do RBAC 119.	R\$ 64.000,00 (sessenta e quatro mil reais)

É o Parecer e Proposta de Decisão.

Submete-se à apreciação do decisor.

ISAIAS DE BRITO NETO

SIAPE 1291577



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 07/05/2019, às 17:09, 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 **2845541** e o código CRC **7EFFAC19**.

Referência: Processo nº 00058.511378/2017-25

SEI nº 2845541



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 504/2019

PROCESSO Nº 00058.511378/2017-25
INTERESSADO: Neo Táxi Aéreo LTDA

Brasília, 7 de maio de 2019.

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).
2. Em 01/10/2018, o setor competente, com base no parecer (2102420), proferiu decisão (2102603), pela aplicação de multa **no montante de R\$ 4.000,00 (Quatro mil reais)** prevista pela ocorrência de 16 (dezesesseis) ocorrências da situação descrita no artigo 302, inciso III, alínea "e" do CBAer, constante no Anexo II da Res. ANAC n.º 25/2008, o que resultou num valor total de multa de **R\$ 64.000,00 (Sessenta e quatro mil reais)**.
3. 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.
4. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 2845541). 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.
5. A materialidade infracional restou bem configurada ao logo de todo o certame, tendo sido as razões de defesa insuficientes para afastá-la. À luz do art. 36 da Lei 9.784/1999, fálhou a interessada em trazer provas cabais e suficientes para afastar a ocorrência da infração. Os autos mostram que a empresa operou com a aeronave de marcas PP-FJA antes que existisse a aprovação de sua inclusão em suas Especificações Operativas, o que somente ocorreu no dia 04 de julho de 2013, conforme mostra o Diário de Bordo nº 02/PP-FJA/13 (Anexo - Outros documentos comprobatórios (0611111)). Ao total, foram 16 operações (ocorrências), passíveis de sanção.
6. 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 lastro no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018 e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor do/a NEO TÁXI AÉREO LTDA, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA
00058.511378/2017-25	665378182	000560/2017	PP-FJA	03/05/2013	<i>não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.</i> Operar com a aeronave de marcas PP-FJA antes que existisse a aprovação de sua inclusão em suas Especificações Operativas, o que somente ocorreu no dia 04 de julho de	Art. 302, III, "e" da Lei 7.565 de 19/12/1986 combinada com o item 119.5(c)(8) do RBAC 119.	Manter a decisão (2102603), pela aplicação de multa no montante de R\$ 4.000,00 (Quatro mil reais) para cada uma das 16 (dezesesseis) ocorrências, conforme Anexo II da Res. ANAC n.º 25/2008, o que resultou num valor total de multa de R\$ 64.000,00 (Sessenta e

7. À Secretaria.
8. Notifique-se. 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 10/05/2019, às 13:58, 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 **2855046** e o código CRC **9B37591F**.