

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: *Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Contrariando ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3.*

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DCI)	Notificação da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso
00058.513620/2017-03	666098183	000796/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	01/05/2013	08/05/2017	23/05/2017 e 14/06/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.513643/2017-18	666098183	000800/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	05/05/2013	16/05/2017	23/05/2017 e 14/06/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.513648/2017-32	666098183	000801/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	05/05/2013	16/05/2017	23/05/2017 e 13/06/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.513650/2017-10	666098183	000802/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	05/05/2013	16/05/2017	23/05/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.513652/2017-09	666098183	000803/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	25/05/2013	16/05/2017	23/05/2017 e 13/06/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.513675/2017-13	666098183	000810/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	13/06/2013	16/05/2017	23/05/2017 e 13/06/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.513681/2017-62	666098183	000811/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	15/06/2013	16/05/2017	23/05/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.513684/2017-04	666098183	000813/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	27/06/2013	16/05/2017	23/05/2017 e 13/06/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.513685/2017-41	666098183	000814/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	03/07/2013	16/05/2017	23/05/2017 e 13/06/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.513687/2017-30	666098183	000815/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	07/07/2013	16/05/2017	23/05/2017 e 13/06/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.513689/2017-29	666098183	000816/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	05/08/2013	16/05/2017	23/05/2017 e 13/06/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.513692/2017-42	666098183	000817/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	28/08/2013	16/05/2017	23/05/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.513694/2017-31	666098183	000818/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	31/08/2013	16/05/2017	23/05/2017 e 13/06/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
0058.513695/2017-86	666098183	000819/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	08/09/2013	16/05/2017	23/05/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.513786/2017-11	666098183	000825/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	30/09/2013	15/05/2017	23/05/2017 e 13/06/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.513802/2017-76	666098183	000826/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	07/10/2013	16/05/2017	23/05/2017 e 13/06/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.513801/2017-21	666098183	000828/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	20/10/2013	16/05/2017	23/05/2017 e 13/06/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018
00058.514111/2017-90	666098183	000836/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	28/06/2013	09/05/2017	25/05/2017 e 13/06/2017	22/11/2018	18/12/2018	R\$ 1.200,00	21/12/2018

Enquadramento: alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.

Infração: deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: *Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3.*

Ementa: No Diário de Bordo, não preenchimento ou preenchimento incompleto referente aos dados de uma etapa do voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo

Proponente: Hildenise Reinert - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recursos interpostos por Paulo Coelho Alexandre Braga, em face da decisão proferida no curso dos Processos Administrativos relacionados supra, para apuração de conduta passível de aplicação de penalidade por não registrar as informações relativas à parte II do diário de bordo: *Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção*, cujas ocorrências estão relatadas nos autos de infração demonstrados a seguir:

Auto de Infração n.º 000796/2017 (0648101):

"O piloto, PAULO ALEXANDRE COELHO BRAGA 985705, comandante da aeronave de marcas PP-FJA, como registrado na folha de número 20 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/2013 da aeronave de marcas PR-FJA deixou de realizar os registros das informações da Parte II, situação técnica da aeronave, mais especificamente as informações relativas aos registros dos campos: Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3."

Auto de Infração n.º 000800/2017 (SEI 0648739):

"O piloto, PAULO ALEXANDRE COELHO BRAGA 985705, comandante da aeronave de marcas PP-FJA, como registrado nas folhas de número 22, do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/2013, deixou de registrar as informações da Parte II da folha do diário de bordo, relativas aos registros dos campos: Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Contrariando ao que

"O piloto, PAULO ALEXANDRE COELHO BRAGA 985705, comandante da aeronave de marcas PP-FJA, como registrado na folha de número 50, do Diário de Bordo nº 02/PP-FJA/2013, deixou de registrar as informações da Parte II da folha do diário de bordo, relativas aos registros dos campos: Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Contrariando ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3."

Auto de Infração n.º 000836/2017 (SEI 0658603):

"O piloto, PAULO ALEXANDRE COELHO BRAGA 985705, comandante da aeronave de marcas PP-FJA, como registrado na folha de número 31, do Diário de Bordo nº 02/PP-FJA/2013, deixou de registrar as informações da Parte II da folha do diário de bordo, relativas aos registros dos campos: Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Contrariando ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3."

2. Os Autos de Infração, pertencentes aos Processos Administrativos em referência, foram apensados ao presente Processo Administrativo n.º **00058.513620/2017-03**.

3.

4. A materialidade das infrações está caracterizada documentalmentem nos autos, conforme Relatório de Vigilância da Segurança Operacional -n.º 18/DF/GTPO/GOAG/SPO/2017(0653966) e nas cópias do Diário de Bordo nº 02/PP-FJA/2013, (SEI 0681877)

SÍNTESE DOS FATOS

4.1. **Relatório de Fiscalização e Acontecimentos Relevantes -** Consta no Relatório de fiscalização que por solicitação da GTPO-DF, a empresa NEO Taxi Aéreo, por meio do Ofício 36/NEO/2013, encaminhou cópias das folhas do Diário de Bordo nº 02/PP-FJA/2013, das aeronaves de marcas: PP-FJA,PR-NEO,PR-FJA e PR-NEO, onde restou constatado que o piloto, PAULO ALEXANDRE COELHO BRAGA 985705, comandante da aeronave de marcas PP-FJA, como registrado nas folhas de números 20,22,23,25,27,29,31,33,35,37,39,41,42,44,46,48,50 do Diário de Bordo nº 02/PP-FJA/2013, bem como nas folhas de número 43,47,50 do diário de bordo da aeronave de marcas PR-FJA de nº 05/PR-FJA/12 e folha de número 15 do diário de bordo nº 06/PR-FJA/13, deixou de registrar os dados da Parte II do diário de bordo, relativas a situação técnica da aeronave, especificamente os dados dos seguintes campos: *Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Infringindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5, números 1,2 e 3.*

4.2. **Da Ciência da Infração e Defesa Prévia -** Notificado da lavratura do Auto de Infração, o interessado apresenta defesa, na qual argui em síntese:

4.3. Cerceamento de Defesa por falta de acesso aos autos, quando da negativa de obtenção de cópia do processo administrativo; em violação dos princípios do devido processo legal, do contraditório e da ampla defesa.

4.4. Que seja reconhecida e declarada a nulidade do presente processo por ofensa ao art. 3º da Lei nº 9.784/99 e ao art. 5º, LV da CF/88.

4.5. Prescrição intercorrente Art. 1º, §1º Da Lei Nº 9.873/99 e afronta a Garantia de Duração Razoável do Processo – Art. 5º, LXXVIII da CF/88, sob o argumento de que o processo ficou pendente de decisão por prazo superior a três anos, contados da data do protocolo dos documentos que possibilitaram a apuração dos fatos, até a data da lavratura do auto de infração.

4.6. Ofensa à Lei 9.784/99, pelo fato de o auto de infração e a notificação não ter sido encaminhado ao autuado imediatamente após a fiscalização, ou seja no prazo de 05 (cinco) dias ou, no máximo, no prazo de 10 (dez) dias se comprovada justificativa;

4.7. Falta de competência do agente autuante;

4.8. Ausência de Lei estabelecendo a obrigação - violação ao princípio da Reserva Legal;

4.9. Suscita a ocorrência de infração continuada por entender tratar-se de infrações da mesma natureza e apuradas na mesma ação de fiscalização;

4.10. Quanto às questões de mérito, alega que haveria procedimento aprovado pela Agência contido no Manual Geral de Manutenção - MGM da empresa NEO TÁXI AÉREO LTDA que transferia para o Diretor de Manutenção a responsabilidade pelo preenchimento do Diário de Bordo da aeronave. O Autuado, em suas defesas, a faz baseando-se no item 5.F.2 do MGM, aprovado pela Anac, item 4.1.2 da IAC 3151; que dispõe:

(...)

O Diário de Bordo possui campos adequados para os registros necessários, de forma que permita ao Piloto em Comando verificar a aeronavegabilidade de sua aeronave, bem como campo de aprovação, pelo DIRETOR DE MANUTENÇÃO para retorno ao serviço, tipo da última inspeção prevista executada e horas de voo para a próxima inspeção da aeronave.

4.11. Argui que a aeronave em questão voa em média 50 (cinquenta) horas a cada 06 (seis) meses. Em razão da baixíssima utilização é permitido que sua intervenção seja realizada a cada 6 meses. Sustenta que eventual inobservância, de mera formalidade, em relação ao preenchimento das informações não poderia ensejar aplicação de multa.

4.12. Solicita Termo de Ajustamento de Conduta no sentido de ajustar entre si e esta Autarquia, de forma alternativa, como medida corretiva e preventiva dos fatos descritos nos autos de infração como forma de solução desses.

4.13. Pelo exposto, requer a anulação e o consequente arquivamento do Auto de infração.

4.14. **Em Decisão de Primeira Instância -**(2441095) que se pautou pela análise (2436918) devidamente fundamentada do setor competente, que conclui por imputar-lhe sanção por deixar de preencher as informações necessárias da parte II do diário de bordo.

4.15. Com relação aos Autos de Infração n.º 000801/2017 e 000802/2017, deflagrados pelos Processos Administrativos n.º 00058.513648/2017-32 e 00058.513650/2017-10, respectivamente, aquele setor constatou a existência de uma mesma infração, para uma mesma página do Diário de Bordo, conforme as descrições dos respectivos Autos de Infração:

Auto de Infração n.º 000801/2017:

"O piloto, PAULO ALEXANDRE COELHO BRAGA 985705, comandante da aeronave de marcas PP-FJA, como registrado na folha de número 23, do Diário de Bordo nº 02/PP-FJA/2013, deixou de registrar as informações da Parte II da folha do diário de bordo, relativas aos registros dos campos: Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Contrariando ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3." (g. n.)

Auto de Infração n.º 000802/2017:

"O piloto, PAULO ALEXANDRE COELHO BRAGA 985705, comandante da aeronave de marcas PP-FJA, como registrado na folha de número 23, do Diário de Bordo nº 02/PP-FJA/2013, deixou de registrar as informações da Parte II da folha do diário de bordo, relativas aos registros dos campos: Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Contrariando ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3." (g. n.)

4.16. Assim, acolheu a alegação do interessado quanto a existência de *Bis In Idem* com relação aos dois Autos de Infração, sendo necessário o arquivamento de um deles. O Auto de Infração n.º **000802/2017** fora arquivado.

4.17. No entanto, para os demais, apurou -se, de fato, a existência das infrações relatadas nos autos.

4.18. Diante disso, decidiu pela aplicação de sanção no patamar mínimo, por considerar a presença da circunstância atenuante prevista no §1º, inciso III, do artigo 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, norma vigente à época dos fatos, qual seja, a inexistência de aplicação de penalidade no último ano, no valor de R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais) para cada uma das 17 (dezesete) infrações,

perfazendo um total de R\$ 20.400,00 (vinte mil e quatrocentos reais).

4.19. **Das razões de recurso** - Ao ser notificado da decisão condenatória (SEI 2554630) protocolou recurso tempestivo (SEI 2559286), no qual argui o seguinte:

4.20. Cerceamento do seu direito de defesa por ter-lhe sido negado a produção de provas por meio de oitiva de testemunhas;

4.21. Ausência de delegação de competência do agente autuante;

4.22. Reitera que o contido no auto de infração, sendo, a necessidade de preenchimento das informações que a Autoridade Coatora alega não estarem contidas no Diário de Bordo encontra-se prevista tão somente na Instrução Normativa IAC 3151 ANAC, não estando, assim, previstas na legislação, o que feriria o princípio da legalidade, trazido pela Constituição Federal;

4.23. Inobservância ao princípio da legalidade pelo fato de a agência ter - lhe imputado penalidade com base em Instrução Normativa essa que, de acordo com a hierarquia de normas, não deve ser considerada como Lei em sentido estrito. Que não houve, ainda, a observância dos princípios da motivação e finalidade, que corresponde ao conjunto de circunstâncias, de acontecimentos e situações, que levam a Administração a praticar o ato", este é o pressuposto de direito - é o dispositivo legal que se baseia o ato";

4.24. Reitera a ocorrência de infração continuada por entender tratar-se de infrações da mesma natureza e apuradas na mesma ação fiscalizatória;

4.25. Sustenta que havia procedimento aprovado pela Agência contido no Manual Geral de Manutenção - MGM da empresa NEO TÁXI AÉREO LTDA que transferia para o Diretor de Manutenção a responsabilidade pelo preenchimento do Diário de Bordo da aeronave, com base no item 5.F.2 do MGM, aprovado pela Anac, item 4.1.2 da IAC 3151;

4.26. Requer como solução alternativa, a celebração de Termo de Ajustamento de Conduta - TAC, como medida corretiva e preventiva dos fatos descritos nos autos de infração citados na peça recursal.

4.27. Pede que seja atribuído o efeito suspensivo ao presente processo.

4.28. **É o relato.**

PRELIMINARES

4.29. Recurso conhecido e recebido sem efeito suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 38 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, a saber:

4.30. Art. 38. Da decisão administrativa que aplicar sanção pecuniária, caberá recurso a ser interposto no prazo de 10 (dez) dias, contados da data da ciência da decisão pelo autuado, no endereço físico ou eletrônico indicado.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo, ressalvada a possibilidade prevista no parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. (Redação dada pela Resolução nº 497, de 29.11.2018).

4.31. É oportuno citar que a Resolução ANAC nº 472, de 2018 entrou em vigor em 04/12/2018 e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a Instrução Normativa nº 08, de 2008 e, dentre outras disposições, estabeleceu em seu Art. 82, que às novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

4.32. Assim, não se vislumbra a possibilidade de o recurso ser passível de tal pleito, haja vista a determinação expressa contida no novo ordenamento

4.33. **Da regularidade processual** - Considerados os marcos apontados no início desta análise, acuso regularidade processual no presente feito, eis que preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

4.34. O processo teve movimentação regular, respeitados os prazos legais, em especiais os prescricionais estabelecidos pela Lei nº 9.873, de 23 de novembro de 1999.

4.35. Considero o processo apto para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN).

4.36. **Da Fundamentação e das Alegações do Interessado** - A empresa interessada, após ciência do Auto de Infração, apresenta sua defesa, a qual foi *adequadamente analisada* pelo setor de decisão de primeira instância. Desse modo, com base no art. 50 da Lei nº 9.784/1999, ratifica-se e adota-se, na integralidade e como parte integrante desta análise, os fundamentos regulatórios, fáticos e jurídicos espostos nas decisões anteriores, em especial a decisão de primeira instância.(SEI 2441095).

4.37. O interessado fora autuado por deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: *Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção*, infração capitulada no art. 302, inciso II, alínea "a" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c a Seção 9.3 da IAC 3151.

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

(...)

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

a) preencher com dados inexatos documentos exigidos pela fiscalização;

4.38. A Instrução de Aviação Civil - IAC 3151 estabelece e normatiza os procedimentos que visam à padronização para confecção, emissão e orientação de preenchimento dos Diários de Bordo das aeronaves civis brasileiras, assim como atende aos requisitos estabelecidos no CBAer, RBHA e Legislação Complementar, aplicáveis à atividade de aviação civil. Desta forma, implementa uma sistemática visando ao correto e adequado controle das atividades em voo das aeronaves e de seus tripulantes. A referida IAC 3151 é aplicável a todas as aeronaves civis brasileiras, independente de sua categoria de homologação ou de registro.

A Seção 9.3 da mesma IAC 3151 trata do preenchimento do Diário pela tripulação:

9.3 PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO PELA TRIPULAÇÃO

O Diário de Bordo deverá ser preenchido de maneira que todos os dados referentes a uma etapa de voo estejam preenchidos e assinados pelo comandante da aeronave, antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo. As instruções de preenchimento estão contidas no capítulo 17 desta IAC. (g.n).

[...]

4.39. Em vista do disposto na normatização. Constatou-se que a conduta praticada pelo autuado está sob a égide do disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986) tendo em vista que o que foi apurado pela fiscalização se enquadra ao conteúdo normativo que a tipifica.

5. **Das arguições apresentadas em recurso.**

5.1. **Da arguição da impossibilidade de aplicação de penalidades por estarem previstas na norma infralegal.**

5.2. A esse respeito, é de se destacar 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).

5.3. Em seguida, dispõe o CBAer que a legislação complementar é formada pela regulamentação prevista no Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica e o artigo 12 relaciona as atividades submetidas às normas complementares. O artigo 289, inciso I, da Lei nº 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.

5.4. A respeito da suposta violação ao princípio da legalidade e da possível nulidade da atuação 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).

5.5. 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 regula o processo administrativo sancionador.

5.6. No rol da legislação complementar prevista no artigo 1º, §3º do CBAer é que encontramos o **item 9.3 e no Capítulo 10 da IAC 3151**, que trata do **PREENCHIMENTO DO DIÁRIO DE BORDO PELA TRIPULAÇÃO** e que estabelece ainda que o *Diário de Bordo deverá ser preenchido de maneira que todos os dados referentes a uma etapa de voo estejam preenchidos e assinados pelo comandante da aeronave, antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo*.

5.7. A Lei nº. 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 nº 11.182, de 2005.

5.8. 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 subsequente 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)

5.9. Isso posto, não assiste razão ao atuado quando argumenta da “*impossibilidade de aplicação de penalidades em virtude do princípio da legalidade*”, afastando-se tal alegação.

5.10. Nesse diapasão, alega ausência dos requisitos de finalidade do ato administrativo, por supor mera formalidade não poderia ensejar multas. Sobre isso, Celso Antônio Bandeira de Mello (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 18 ed. São Paulo: Malheiros, 2004. p. 356) conceitua atos administrativos em sentido amplo da seguinte forma “[...] declaração do Estado (ou de quem lhe faça as vezes – como, por exemplo, um concessionário de serviço público), no exercício de prerrogativas públicas, manifestada mediante providências jurídicas complementares da lei a título de lhe dar cumprimento, e sujeitas a controle de legitimidade por órgão jurisdicional.” De acordo com José Cretella Júnior (1998, p. 195): “ato administrativo perfeito é aquele que preenche todos os requisitos exigidos para tal”. Quando não há a convergência desses requisitos, a estrutura do ato é defeituosa, imperfeita.

5.11. A finalidade também é um requisito vinculado de todo ato administrativo, porque o ordenamento jurídico não permite que a Administração Pública atue de maneira a distanciar-se ou desviar-se da finalidade pública. Representa, pois, o interesse público a ser atingido, indicado pela lei de maneira explícita ou implícita, sendo vedado ao administrador, em quaisquer hipóteses, escolher outra finalidade a ser atingida pelo ato, ou substituir a prevista em lei (MEIRELLES, 2004, pp. 149-150).

5.12. O motivo do ato administrativo, a depender do caso, poderá ser vinculado ou discricionário. “Será vinculado quando a lei, ao descrevê-lo, utilizar noções precisas, vocábulos unissignificativos, conceitos matemáticos, que não dão margem a qualquer apreciação subjetiva” (DI PIETRO, 2006, p. 225). Por outro lado, será discricionário quando: a) “a lei não o definir, deixando-o ao inteiro critério da Administração”; b) “a lei define o motivo utilizando noções vagas, vocábulos plurissignificativos, os chamados conceitos jurídicos indeterminados, que deixam à Administração a possibilidade de apreciação segundo critérios de oportunidade e conveniência administrativa” (DI PIETRO, 2006, p. 225). A motivação, prevista expressamente como princípio[7] pela Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, é a indicação dos pressupostos fáticos e jurídicos que possibilitaram a prática do ato, assim como a correlação lógica entre os eventos e situações ocorridos e a sua edição.

5.13. Dito isso, observe-se que temos no caso a descrição da conduta do interessado caracterizando o contexto fático: de deixar de prestar informações necessárias do diário de bordo, pois os campos relativos às informações sobre a manutenção da aeronave de marcas PP-FJA (Parte II - Situação técnica da Aeronave) não foram preenchidos. Não houve o registro dos campos: Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção, contrariando ao que está determinado no item 5.5 subitens 1,2 e 3 da IAC 3151. Determina a norma como o regulado deve se portar nestes casos, o item 9.3 e capítulo 10 da IAC 3151/2002. Por fim, temos a demonstração da consequência do não cumprimento da conduta regular por parte do interessado qual seja, o artigo 302, inciso II, alínea “a” da Lei 7.565/86 associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984. Diante de todos estes elementos, claros e constantes dos autos, devidamente motivados, não há que se falar em desrespeito ao requisito “motivo do ato administrativo”.

5.14. Dado, ainda, o conceito de finalidade supra, resta claro que os atos praticados no processo foram tendentes a atingir seus fins específicos, seja pelo início do feito, com o auto de infração, para noticiar a recorrente da prática da conduta irregular e dar oportunidade de defender-se, seja da decisão condenatória que se propôs, enquanto ato vinculado, a imprimir a sanção à regulada por desrespeito de norma objetiva cogente em vigor. Por tudo isso, não entendo que o argumento deva prosperar.

5.15. ***Da alegação de cerceamento de defesa pela negativa de acesso aos autos:***

5.16. Sobre a alegação de cerceamento de defesa por suposta recusa por parte da ANAC em lhe garantir vistas aos autos, aponto que atualmente os documentos são produzidos digitalmente, o interessado e seu representante devidamente outorgado tiveram assegurado o acesso irrestrito ao conteúdo do Processo Administrativo através da utilização do **Sistema SEI** desta Agência, a partir da consulta dos números dos presentes Processos Administrativos, ou seja, não prospera a alegação de cerceamento de defesa por falta de acesso aos autos. Ademais, o interessado recebeu cópia dos autos, por meio da Notificação n.º 11/2018/CCPI/SPO-ANAC.

5.17. ***Da arguição de prescrição entre a data da apuração dos fatos e a lavratura do auto de infração:***

5.18. Como devidamente analisado pela setor de primeira instância, apenas a título de complementação acerca desse instituto, assevera a Lei nº 9873, de 1999 que a administração tem cinco anos para constituir a ação punitiva no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato, respeitadas as suspensões e interrupções daquela lei (arts. 1º e 2º).

5.19. Nesta mesma direção assegura a Constituição Federal a garantia ao cidadão, no âmbito

administrativo, à "razoável duração do processo" e à celeridade processual, previstas no Art. 5º da CF/88, inciso LXXVIII: "a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação".

da Lei nº. 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências, consoante o §1º do artigo 1º, abaixo disposto *in verbis*:

§ 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

5.20. Ademais, a inaplicabilidade do prazo prescricional dos artigos 317 e 319 do CBA é respaldado por jurisprudência recente, conforme se observa do decisório abaixo:

(AC 00212314320134036100 - AC - APELAÇÃO CÍVEL - 2061497 - e-DJF3 Judicial 1 DATA:28/09/2015 - [inteiro.teor](#))

21. (...) De fato, o extravio da bagagem do passageiro ocorreu em 05/04/2008, e sendo o fato posterior à edição da Lei 9.457/97, **é o prazo previsto em seu artigo 1º que se aplica ao caso: "Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado". 22. Não se aplica o prazo prescricional de dois anos previsto no artigo 319 da Lei 7.565/86. ("As providências administrativas previstas neste Código prescrevem em 2 (dois) anos, a partir da data da ocorrência do ato ou fato que as autorizar, e seus efeitos, ainda no caso de suspensão, não poderão exceder esse prazo")., pois a previsão do artigo 1º da Lei 9.457/97 regulou inteiramente a matéria, ao deixar expresso se tratar de prazo prescricional de ação punitiva da Administração Pública Federal no exercício do poder de polícia. 23. Assim, nos termos do artigo 2º, §1º, do Decreto-lei 4.657/42 ("Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro"), constata-se a ocorrência de revogação tácita, tendo em vista que "a lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declarar, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior".**

(AC 201251010306171 - AC - APELAÇÃO CÍVEL - 580948 - E-DJF2R - Data:17/09/2013 - [inteiro.teor](#))

DIREITO ADMINISTRATIVO. EMBARGOS À EXECUÇÃO. APELAÇÃO. MULTA. COMPANHIA AÉREA. ANAC. AUTO DE INFRAÇÃO. NULIDADE. INEXISTÊNCIA. PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO. PRINCÍPIOS DO CONTRADITÓRIO E AMPLA DEFESA RESPEITADOS. **PRESCRIÇÃO**. INOCORRÊNCIA. 1. A sentença, acertadamente, rejeitou os embargos à execução em que a massa falida da empresa aérea executada objetivava a desconstituição da CDA oriunda de multa da ANAC, forte na inoconiência da **prescrição**, que somente começaria a correr do término do processo administrativo, e na legitimidade do título executivo, cujos acréscimos amparam-se na legislação pertinente. **2. Não prescreve mais em dois anos a cobrança de infrações administrativas reguladas pelos arts. 317 e 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, pois a Lei nº 9.873/99, que regulamenta a ação punitiva da Administração Pública Federal, aumentou o prazo para cinco anos, revogando as disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial**, Aplicação dos arts. 1º e 8º da lei superveniente. 3. A 1ª Seção do STJ, em sede de recurso repetitivo, no REsp. nº 1.112.577/SP, consagrou entendimento de que a contagem da **prescrição** somente se inicia após o término do processo administrativo, com o inadimplemento do devedor. 4. Não comprovadas as alegações de afronta aos princípios do contraditório e da ampla defesa e tampouco a existência de vícios insanáveis no auto de infração e no procedimento administrativo, devem ser rejeitados os embargos à execução fiscal. 5. Apelação desprovida.

[destacamos]

5.21. Observa-se, que Lei nº. 9.873/99 prevê, como circunstâncias motivadoras da interrupção do prazo prescricional, a citação do indiciado, qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato ou decisão condenatória recorrível.

5.22. É de se apontar que a Nota Técnica n. 043/2009 04/2014/DIGEVAT/CGCOB/PGF, citada no Parecer n. 00044/2014/DDA/PFANAC/PGF/AGU, assevera: "não se limita às causas previstas no art.2º da Lei 9.873/98 a prática de atos indispensáveis para dar continuidade ao processo administrativo". Corrobora-se, ainda, para esse entendimento o disposto na Nota n. 04/2014/DIGEVAT/CGCOB/PGF: "paralisado é o mesmo que parado, de modo que qualquer movimento que se faça para impulsionar o processo administrativo adiante modifica a condição anterior de inércia do processo". É pacificado no âmbito nesta ASJIN que o documento acostado às fls. 11 impulsiona o processo para a apuração dos fatos e, que, portanto, configura-se causa interruptiva da prescrição intercorrente. Por oportuno, registre-se que a jurisprudência do TRF3 já acatou esse entendimento:

DIREITO PROCESSUAL CIVIL. ADMINISTRATIVO. AÇÃO ANULATÓRIA. AUTO DE INFRAÇÃO. MULTA ADMINISTRATIVA. COMPANHIA AÉREA. ARTIGO 302, III, "U", LEI 7.565/1986. EXTRAVIO DE BAGAGEM. RECURSO DESPROVIDO. 1. Ação ajuizada para anular o auto de infração ANAC 328/SACGL/2008 e a decisão no processo administrativo 60830.014723/200819, que aplicaram multa administrativa à companhia aérea autora, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) pela prática de infração prevista no artigo 302, III, "u" da Lei 7.565/1986. 2. Caso em que o passageiro do voo AF 5013/AF 442 (Dublin/Charles de Gaulle/Rio de Janeiro) efetuou "Registro de Ocorrência (RO)" perante a ANAC, em 13/04/2008, informando que ao desembarcar do voo 442 da autora, no Aeroporto Antônio Carlos Jobim no Rio de Janeiro, em 04/04/2008, às 23:15h, não recebeu sua bagagem. Assim, reconhecendo o extravio, a companhia aérea teria se comprometido a enviar sua bagagem até às 9:00h do dia seguinte, sendo entregue, no entanto, somente após às 11:00h. A fiscalização da ANAC efetuou a apuração dos fatos narrados no "Registro de Ocorrência", e constatou a veracidade das afirmações do passageiro. 3. Constatadas irregularidades no transporte das bagagens do passageiro, a ANAC lavrou, em 15/04/2008, o auto de infração 328/SACGL/2008, nos termos do artigo 302, III, "u", do Código Brasileiro de Aeronáutica. Notificada, a companhia aérea apresentou defesa, em abril/2008, sendo, então, proferida decisão no processo administrativo gerado (60830.014723/200819), aplicando penalidade de multa administrativa à autora. Notificada em janeiro/2012, a autora apresentou recurso à decisão, que foi indeferido, encerrando a discussão na via administrativa. (...) 20. Não se verifica, outrossim, o decurso do prazo prescricional para o exercício da pretensão punitiva pela administração pública. (...) 24. Por sua vez, pacífica a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça no sentido de que a instauração do processo administrativo, como início dos atos necessários ao exercício do poder de polícia, interrompe o curso do prazo da prescrição da ação punitiva, pois demonstra o inequívoco interesse da Administração na apuração dos fatos, afastando sua inércia. 25. No caso, o processo administrativo 60830014723200819 teve início com o auto de infração 328/SACGL/2008, lavrado em 15/04/2008, conforme artigo 4º da Resolução ANAC 13/2007, demonstrando inoconer a prescrição da pretensão punitiva da Administração Pública. 26. Alegou a autora, ainda, a ocorrência da prescrição prevista no artigo 1º, §1º, da Lei 9.873/99. Não se verificou decurso de tal prazo, pois efetuado o "Registro de Ocorrência" em 13/04/2008, o auto de infração foi lavrado em 15/04/2008, sendo apresentada defesa pela companhia aérea em abril/2008. Em abril/2010 e abril/2011 foram promovidas diligências internas em decorrência da alteração de competência, sendo proferida decisão no processo administrativo em 11/10/2011. Assim, foi interposto recurso administrativo em janeiro/2012, sendo efetuada sua análise pela Junta Recursal da ANAC em outubro/2013, o que demonstra a inoconiência de paralisação do processo administrativo por mais de três anos. 27. Quanto à alegação de que a multa, aplicada de acordo com o Anexo III da Resolução ANAC 13/2007, estaria prevista em patamar superior ao limite previsto no artigo 299 da Lei 7.565/86 (mil valores de referência), a jurisprudência encontra consolidada, firme no sentido de que a atualização e conversão do valor da multa infracional em reais, prevista originalmente em "unidades de referência", por ato normativo da ANAC, não ofende o princípio da legalidade, por estar abrangida e limitada no poder regulamentar conferido pelo artigo 47, I, da Lei 11.182/2005. 28. Apelação a que se nega provimento. TRF 3 Terceira Turma AC 00212314320134036100 Relator DESEMBARGADOR FEDERAL CARLOS MUTA eDJF3 Judicial DATA: 28/09/2015.

5.23. A propósito, cabe mencionar o art. 2º do mesmo dispositivo legal, que prevê como marco interruptivo as seguintes hipóteses:

Art. 2º. *Interrompe-se a prescrição:*

I- *Pela citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital;*

II- *por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;*

III- *pela decisão condenatória recorrível. (grifo introduzido)*

Ainda sobre prescrição, a Nota Técnica nº 132/2014, aprovada pela Procuradoria Federal junto a ANAC, expressou, em síntese, o seguinte entendimento:

“3. (...) **concluo que:**

2.5.1. O entendimento a ser adotado no âmbito desta Agência é no sentido de que a Administração Pública possui **cinco anos** para apurar uma infração ao Código Aeronáutico Brasileiro e lavrar um auto de infração definitivo (art. 1º da Lei nº 9.873/94).

2.5.2. Contudo, se o processo que visa à **apuração** de infração punível por multa ficar parado por mais de **três anos**, sem que haja a incidência de nenhuma das causas interruptivas de que tratam os incisos do art. 2º, da Lei nº 9.873/99 (Interrompe-se a prescrição: I – citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; III – pela decisão condenatória recorrível), ocorrerá a prescrição intercorrente, de que trata o § 1º, do art. 1º, da mesma Lei.

5.24. “De se ressaltar, ademais, ter a Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos – CGCOB da Procuradoria-Geral Federal – PGF, por meio da Nota DIGEVAT/CGCOB/PGF/AGU nº 006/2014, anuído com a proposta de uniformização de entendimentos jurídicos, elaborada na XI Reunião Técnica dos Procuradores-Chefes das Agências Reguladoras, nos seguintes termos:”

“1(b) O prazo prescricional trienal (art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.783/99, de 23 de novembro de 1999) é interrompido com a prática de atos que dão impulso ao processo. Deliberação por unanimidade” (original não sublinhado).

Referido órgão da Procuradoria-Geral Federal – PGF afirmou acerca do instituto da prescrição intercorrente, quando da elaboração do Parecer CGCOB/DICON nº 05/2008, que:

“Vale lembrar, a prescrição intercorrente deve ser entendida como uma forma de sanção imputada à própria Administração, que, em face da sua inércia, não promoveu os meios e atos necessários para remover o estado de paralisia do processo. Consequentemente, para caracterizar a prescrição intercorrente, é necessária a demonstração de que a Administração não praticou qualquer ato processual tendente a apurar a infração”.

5.25. Destarte, verifica-se ter a Coordenação-Geral de Cobrança e Recuperação de Créditos – CGCOB da Procuradoria-Geral Federal – PGF consolidado posicionamento consistente no fato de que apenas atos processuais efetivamente tendentes à apuração da infração, que sejam imprescindíveis a esta e que impulsionem o avanço do processo, ou seja, que visam à superação das fases do respectivo procedimento e ao consequente alcance de sua conclusão caracterizam a existência de tramitação qualificada dos autos, capaz de remover o expediente do estado de paralisia.”

5.26. Nesse caso também com base no § 1º do art. 50 da Lei nº 9.784, de 1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, e com respaldo na motivação descrita na decisão de primeira instância, este julgador-presidente endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância relativamente à análise da possível ocorrência prescrição, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer, em especial o item “2.2. Análise da Defesa” (SEI 2436918), afastando assim a alegação da ocorrência de prescrição.

5.27. **Da alegação de incompetência do Agente para atuar:**

5.28. Quanto à alegação de incompetência do agente atuador por ser a competência do Superintendente irrenunciável. Destaco o Art. 102 da Resolução nº 01 da ANAC, com nova redação dada pelo Art. 7º da Resolução nº 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.

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

5.30.

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, atuar 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.).

5.31. Como se vê a delegação de competência está embasada pela legislação acima citada, onde fica confirmada a competência atribuída pela Superintendência ao servidor que elabora a presente Decisão.

5.32. 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.

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

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

5.34. Ressalta-se ainda que o Agente Público, Sr. PLINIO 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>.

5.35. O servidor Público o Sr. PLINIO 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>.

5.36. O inciso V, do artigo 8º, da Resolução n.º 25/2008, vigente à época da ocorrência dos fatos, que dispõe sobre Processos Administrativos para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC, versa somente a assinatura e indicação do cargo e função, fato este comprovado nos Autos de Infração em referência. A assinatura eletrônica, o nome do Atuador e o seu cargo estão apostos nos presentes Autos de Infração, como também a indicação “1648604”, identificando o servidor.

5.37. 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.

5.38. Assim, afasta-se a alegação do interessado quanto à incompetência do atuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 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.

5.39. 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 Nº 1704/SPO, de 24 de agosto de 2012.

5.40. 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.

5.41. 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>.

5.42. **Da arguição de ter-lhe sido negado o direito a produção de provas por meio de oitiva de testemunhas:**

5.43. Argumenta o postulante pela realização de prova testemunhal do feito. A esse respeito, assevera-se o seguinte.

5.44. A Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), art. 292, § 2º, determina que o procedimento para apuração e constituição das infrações às normas previstas naquele Código e em normas regulamentares é sumário:

Art. 292. É assegurado o direito à ampla defesa e a recurso a quem responder a procedimentos instaurados para a apuração e julgamento das infrações às normas previstas neste Código e em normas regulamentares.

§ 1º O mesmo direito será assegurado no caso de providências administrativas necessárias à apuração de fatos irregulares ou delituosos.

§ 2º O procedimento será sumário, com efeito suspensivo.

[destacamós]

5.45. Significa dizer que os ditames da Lei nº 9.784/1999 devem ser compostos numa exegese integrativa àquela norma especial. Em sendo sumário o processo, estando a infração e/ou conclusão da Administração fulcrada em elementos documentais, não há que se falar em realização de oitiva testemunhal. Por mais, inexistente previsão expressa na citada lei da etapa de oitiva de testemunhas. Tanto é verdade que as normas da ANAC que dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito de suas competências, Resolução ANAC nº 25/2008 e sua sucessora, Resolução Anac nº 472/2018, todas com alicerce na Lei 9.784/1999 não contemplam etapa de oitiva testemunhal no processo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades.

5.46. É também a conclusão dos tribunais pátrios que, nestes casos, descabe a oitiva de testemunhas e **não há que se falar em cerceamento de defesa, posto que** não resta margem a que tal expediente refutasse as provas contidas nos autos, especificamente as cópias dos Diários de Bordo apostas aos autos. Abaixo jurisprudência acerca da matéria:

TJ-RS Apelação Cível 70057798498 (TJ-RS)

EMENTA: INEXISTÊNCIA DE PREVISÃO PARA REALIZAÇÃO DE PROVA TESTEMUNHAL NO PROCESSO ADMINISTRATIVO. Não há nulidade do processo administrativo, diante da inexistência de previsão legal de prova testemunhal no âmbito administrativo. Precedentes do TRGS. Apelação com seguimento negado (Vigésima Segunda Câmara Cível, TJRS, Relator: Carlos Eduardo Zietlow Duro, Julgado em 12/12/2016)

TRF-3 Agravo de Instrumento AG 94924 SP 2005.03.00.09492-0 (TRF-3)

EMENTA: ADMINISTRATIVO E FISCAL - AGRAVO DE INSTRUMENTO - LIMINAR EM MANDADO DE SEGURANÇA - REALIZAÇÃO DE PROVA TESTEMUNHAL DO PROCESSO ADMINISTRATIVO - IMPROVIDO. 1. Considerado que o lançamento fiscal foi realizado com base em documentos, não pode ser desconstituído através de depoimentos, até porque, na via administrativa.

5.47. **Da Alegação de transferência de responsabilidade pelo preenchimento do diário de bordo ao Diretor de Manutenção:** no fragmento do texto citado pelo interessado: *O Diário de Bordo possui campos adequados para os registros necessários, de forma que permita ao Piloto em Comando verificar a aeronavegabilidade de sua aeronave, bem como campo de aprovação, pelo DIRETOR DE MANUTENÇÃO para retorno ao serviço, tipo da última inspeção prevista executada e, horas de voo para a próxima inspeção da aeronave.* observa-se que não se trata de transferência de prerrogativa de preenchimento de diário de bordo para o Diretor de manutenção. O texto indica simplesmente que as páginas do Diário de Bordo contem campos distintos para o registro de um conjunto de informações, uma dos quais sendo a aprovação do retorno à operação da aeronave ao serviço, sendo somente este campo a ser preenchido pelo Diretor de Manutenção.

5.48. Observa-se que, no Manual Geral de Operações – MGO da empresa NEO TÁXI AÉREO LTDA (1496456), o item 4.6.8 cita que o Comandante, ao assumir a aeronave, deve observar os reportes anteriores do Diário de Bordo, certificando-se que a aeronave está aeronavegável. No mesmo Manual há o item 6.3.1.1 I 3, o qual também cita que o Comandante deverá verificar as condições da aeronave quanto a horas disponíveis para a próxima inspeção e, no item 6.3.1.1 II 3, reafirma a necessidade de se verificar o correto preenchimento do Diário de Bordo.

5.49. Nessa mesma direção o CBAer, em seu artigo 172, o qual cita a responsabilidade do Comandante da aeronave quanto às anotações contidas no Diário de Bordo:

Art. 172. O Diário de Bordo, além de mencionar as marcas de nacionalidade e matrícula, os nomes do proprietário e do explorador, deverá indicar para cada voo a data, natureza do voo (privado aéreo, transporte aéreo regular ou não regular), os nomes dos tripulantes, lugar e hora da saída e da chegada, incidentes e observações, inclusive sobre infra-estrutura de proteção ao voo que forem de interesse da segurança em geral.

Parágrafo único. O Diário de Bordo referido no caput deste artigo deverá estar assinado pelo piloto Comandante, que é o responsável pelas anotações, aí também incluídos os totais de tempos de voo e de jornada.

5.50. Determina a norma a **obrigação** de se informar os itens "Tipo da última intervenção de manutenção", "Horas de célula para próxima intervenção de manutenção", "Tipo da próxima intervenção de manutenção" e "Horas disponíveis" do campo "Situação Técnica da Aeronave". E, conforme consta nos Autos de Infração em referência, estes dados não foram informados quando do preenchimento das citadas páginas do Diário de Bordo da aeronave PP-FJA, sendo que este erro inicial acabou por ser propagado através da utilização de dados errados quando do cálculo do tempo até a próxima intervenção de manutenção a ser realizada na aeronave contida nas páginas subsequentes do respectivo Diário de Bordo.

5.51. Esta constatação, conseqüentemente, torna improcedente a alegação de que não teria havido prejuízo devido à falha de preenchimento do Diário de Bordo, uma vez que ao se superestimar as horas por ainda serem voadas até a próxima intervenção de manutenção interfere na segurança operacional, colocando em risco não só a integridade da própria máquina e de sua tripulação como a vida e patrimônio de terceiros em terra. Na medida em que, o ilícito administrativo (ou infração administrativa, aqui tomados como sinônimos) consiste no "comportamento voluntário, violador da norma de conduta que o contempla, que enseja a aplicação, no exercício da função administrativa", de uma sanção da mesma natureza. [FERREIRA, Daniel. *Sanções administrativas*, p. 63.]

5.52. Com essa delimitação conceitual afasta-se a infração administrativa do ilícito penal e do ilícito civil, na exata medida em que se reconhece que sua apuração se dá por autoridade distinta e sob regime jurídico diverso: no primeiro caso, pela autoridade administrativa consoante as regras e princípios do Direito Administrativo aplicáveis na hipótese examinada; nos demais, afinal, pela autoridade judiciária, com suporte basilar nos códigos de Direito Penal (e de Processo Penal) e Civil (e de Processo Civil), respectivamente.

5.53. Quando se faz referência, no conceito de infração administrativa, ao comportamento como *voluntário* – e não culposo (por negligência, imprudência ou imperícia) ou doloso – está-se a pretender afastar a necessidade de ordinária exigência (e prova) da culpa (*lato sensu*) no atuar do suposto infrator para sua eventual responsabilização pela Administração Pública.

5.54. Nas palavras de Celso Antônio Bandeira de Mello, "a caracterização de inúmeras infrações administrativas prescinde de dolo ou culpa do agente, visto que, para configurar-se sua incursão nelas e consequente exposição às pertinentes sanções, é *indispensável que haja existido, pelo menos, a possibilidade do sujeito evadir-se conscientemente à conduta censurada*". [BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Ílícito tributário*, pp. 24-25.]

5.55. As infrações administrativas, *quanto ao resultado (aos efeitos provocados pela conduta do infrator*, mas sem com ela se confundir), podem ser formais ou materiais. Formais ou *de mera conduta* são aquelas que se concretizam *independentemente de um efetivo resultado externo à tipificada conduta*. Materiais, as que exigem um resultado que não se confunde, nem esgota, com a conduta do infrator e nela não se esgota. [FERREIRA, Daniel. *Infrações e sanções administrativas*. Enciclopédia jurídica da PUC-SP, Celso Fernandes Campilongo, Alvaro de Azevedo Gonzaga e André Luiz Freire (coords.). Tomo: Direito Administrativo e Constitucional. Vidal Serrano Nunes Jr., Maurício Zockun, Carolina Zancaner Zockun, André Luiz Freire (coord. de tomo). 1. ed. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2017. Disponível em: <https://enciclopediadjuridica.pucsp.br/verbetes/107/edicao-1/infracoes-e-sancoes-administrativas>]. A diferença será exclusivamente se a previsão normativa condiciona a reprobabilidade da conduta (e consequente cabimento de sanção) à um resultado que não se confunde, nem esgota, com a conduta do infrator.

Da arguição de continuidade delitiva:

5.57. 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.

5.58. 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.

5.59. 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 proíbe, só pode fazer aquilo que a lei esteie*". (ARAGÃO, Alexandre Santos de. *Curso de direito administrativo*. Rio de Janeiro: Forense, 2013. p. 62)

5.60. 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).

5.61. 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. OBEDIÊNCIA 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)

5.62. 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.

5.63. 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. 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 esse entendimento:

5.64. 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. 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.

5.65. 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. 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*".

5.66. Tal princípio encontra, dessa forma, aplicação ampla e geral, incidindo, portanto, também no direito administrativo. Constitui-se como o principal instrutor 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).

5.67. Diante disso, e dado o princípio da legalidade que, dentre outros efeitos, impede decisões casuísticas aos regulados garantindo tratamento isonômico a todos jurisdicionados, a exemplo do que ocorreu no caso guereado ora em sede de mandado de segurança, o entendimento aqui apresentado é **reiterado no âmbito de julgamentos administrativos na ANAC**:

5.68.

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 respondem em processo apartado, sendo também inadmissível a alegação do non bis in idem, até porque só consta um crédito de multa (atínente 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 analisado 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 auto 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.

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

5.70.

"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).

5.71. 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.

5.72. 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".

5.73. 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.

5.74. 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.

5.75. Logo, não há que se falar em infração continuada no presente caso, devendo, cada fato infracional, ser penalizado individualmente.

5.76. **Da celebração do Termo de Ajustamento de Conduta -TAC-**

5.77. Acerca da possibilidade de celebração de TAC, há de se verificar quais os requisitos necessários para a celebração deste acordo entre o Autuado e a ANAC, conforme o artigo 5º da Resolução ANAC n.º 199/2011, a saber:

Art. 5º Compete à Diretoria da ANAC decidir sobre a celebração do TAC nos casos em que exista processo administrativo em curso para:

I - autuação ou conjunto de autuações com multas aplicadas cujo valor total estimado seja superior a R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

II - cassação ou suspensão de concessões ou autorizações para a exploração de serviço público, ou suspensão parcial ou total da operação de prestadoras de serviços aéreos;

III - interdição parcial ou total de aeródromo público.

§ 1º Para a estimativa do valor total das multas referida no inciso I deste artigo, será considerado o valor mínimo previsto na regulamentação para cada uma das infrações.

§ 2º Nos casos não reservados à competência da Diretoria, cabe ao Superintendente competente decidir sobre a celebração do TAC, vedada a delegação.

§ 3º Compete às Superintendências fiscalizarem o cumprimento do TAC celebrado, no âmbito de suas competências.

5.78. De onde se verifica que, no presente caso, se verifica que nenhum dos requisitos anteriores está contido no presente Processo Administrativo, não havendo, portanto, previsão regulamentar para celebração do Termo de Ajustamento de Conduta. Importante ainda relatar o que estabelece o Despacho assinado pelo Superintendente de Padrões Operacionais substituto, em análise para a celebração do Termo de Ajustamento de Conduta.

5.79. Embora o autuado tenha proposto TAC, tal procedimento não se mostra apropriado no caso em questão, porque os voos com preenchimento irregular de diários de bordo já ocorreram, não se verificando motivação para realização de TAC.

5.80. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos da Decisão anterior, **naquilo que couber aos casos específicos**, esta relatora ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância, **nos demais aspectos**, a fim de que passem a fazer parte integrante do presente relatório.

5.81. **Da alegação de que o presente Recurso teria efeito suspensivo:**

5.82. A Resolução ANAC nº 472, de 2018 entrou em vigor em 04/12/2018 e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a Instrução Normativa nº 08, de 2008 e, dentre outras disposições, estabeleceu em seu Art. 82, que às novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. Assim, não se vislumbra a possibilidade de o recurso ser passível de tal pleito, haja vista a determinação expressa contida no novo ordenamento

5.83. Diante do pedido de efeito suspensivo, conforme o disposto no Art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999:

Art. 61. Salvo disposição legal em contrário, o recurso não tem efeito suspensivo.

Parágrafo único. Havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução, a autoridade recorrida ou a imediatamente superior poderá, de ofício ou a pedido, dar efeito suspensivo ao recurso.

5.84. Sugiro que o encaminhamento do processo para fins de execução ocorra **apenas após decisão de segunda instância**.

6. **Do Enquadramento e da Dosimetria da Sanção**

6.1. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância". Ou seja, vez que a decisão de primeira instância data de 22/11/2018, antes da entrada em vigor da Resolução ANAC 472/2018, perduram para o caso, para fins de dosimetria, a Instrução Normativa nº 8/2008 e a Resolução nº 25/2008. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

6.2. 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.

6.3. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da

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

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

6.5. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 22, § 1º, inciso III (“a inexistência de aplicação de penalidades no último ano”), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano da data da ocorrência da análise. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC desta Agência (2792599), restou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao interessado, assim, há hipótese de circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

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

6.7. Dada a existência de circunstâncias atenuantes e agravantes aplicáveis ao caso, sugiro que seja mantida a sanção aplicada pelo setor de primeira instância no valor de R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais) para cada uma das 17 (dezesete) infrações perfazendo um total de R\$ 20.400,00 (vinte mil e quatrocentos reais), registradas no SIGEC sob o único crédito de multa nº 666098183.

6.8. ***Da alegação de que o presente Recurso teria efeito suspensivo:***

6.9. A Resolução ANAC nº 472, de 2018 entrou em vigor em 04/12/2018 e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008 e a Instrução Normativa nº 08, de 2008 e, dentre outras disposições, estabeleceu em seu Art. 82, que às novas disposições aplicam-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. Assim, não se vislumbra a possibilidade de o recurso ser passível de tal pleito, haja vista a determinação expressa contida no novo ordenamento

6.10. Diante do pedido de efeito suspensivo, conforme o disposto no Art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999:

Art. 61. Salvo disposição legal em contrário, o recurso não tem efeito suspensivo.
Parágrafo único. Havendo justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução, a autoridade recorrida ou a imediatamente superior poderá, de ofício ou a pedido, dar efeito suspensivo ao recurso.

6.11. Sugiro que o encaminhamento do processo para fins de execução ocorra **apenas após decisão de segunda instância.**

6.12. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pelo setor competente de primeira instância administrativa sugiro a aplicação de sanção no patamar mínimo, por considerar a presença da circunstância atenuante prevista no §1º, inciso III, do artigo 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, norma vigente à época dos fatos, qual seja, a inexistência de aplicação de penalidade no último ano, no valor de R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais) para cada uma das 17 (dezesete) infrações, perfazendo um total de R\$ 20.400,00 (vinte mil e quatrocentos reais), das infrações listadas a seguir, por deixar de registrar no diário de bordo as informações necessárias.

Auto de Infração	Data da Infração	Página do Diário de Bordo	Sanção aplicada em definitivo
000796/2017	01/05/2013	020 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/13	R\$ 1.200,00
000800/2017	05/05/2013	022 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/13	R\$ 1.200,00
000801/2017	05/05/2013	023 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/13	R\$ 1.200,00
000803/2017	25/05/2013	025 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000810/2017	13/06/2013	027 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000811/2017	15/06/2013	029 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000813/2017	27/06/2013	033 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000814/2017	03/07/2013	035 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000815/2017	07/07/2013	037 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/13	R\$ 1.200,00
000816/2017	05/08/2013	039 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000817/2017	28/08/2013	041 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000818/2017	31/08/2013	042 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000819/2017	08/09/2013	044 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000825/2017	30/09/2013	046 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000826/2017	07/10/2013	048 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00

000828/2017	20/10/2013	050 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000836/2017	28/06/2013	031 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00

6.13. Perfazendo um total de e R\$ 20.400,00 (vinte mil e quatrocentos reais).

6.14. Sugiro por **NEGAR PROVIMENTO ao recurso**, mantendo a sanção aplicada pelo setor de primeira instância **pelas dezessete condutas individualizadas consubstanciadas em um único crédito de multa, perfazendo um total de R\$ 20.400,00 (vinte mil e quatrocentos reais)**, em desfavor do interessado, por deixar de registrar no diário de bordo as informações necessárias - e capituladas na alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA - associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984., conforme descrito abaixo:

6.15.

UP	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
00058.513620/2017-03	666098183	000796/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	01/05/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513643/2017-18	666098183	000800/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	05/05/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513648/2017-32	666098183	000801/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	05/05/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00

00058.513652/2017-09	666098183	000803/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	25/05/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513675/2017-13	666098183	000810/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	13/06/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513681/2017-62	666098183	000811/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	15/06/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513684/2017-04	666098183	000813/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	27/06/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
					deixar de registrar no diário de bordo		

00058.513685/2017-41	666098183	000814/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	03/07/2013	as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513687/2017-30	666098183	000815/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	07/07/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513689/2017-29	666098183	000816/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	05/08/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513692/2017-42	666098183	000817/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	28/08/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
					deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II		

00058.513694/2017-31	666098183	000818/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	31/08/2013	referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
0058.513695/2017-86	666098183	000819/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	08/09/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513786/2017-11	666098183	000825/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	30/09/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513802/2017-76	666098183	000826/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	07/10/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
					deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas</i>	alínea "a" do	

00058.513801/2017-21	666098183	000828/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	20/10/2013	de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3. "	Inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.514111/2017-90	666098183	000836/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	28/06/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subitens 1,2 e 3. "	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00

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

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

Hildenise Reinert

Analista Administrativo

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 13/03/2019, às 15:48, 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 **2784266** e o código CRC **0D1235E9**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 392/2019

PROCESSO Nº 00058.513620/2017-03
INTERESSADO: Paulo Alexandre Coelho Braga

1. Recurso conhecido e recebido sem efeito suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 38 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, a saber:
2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.
3. De acordo com a proposta de decisão (2784266) Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
4. Trata-se de recurso interposto por Paulo Alexandre Coelho Braga, contra decisão de primeira instância proferida pela SPO (Superintendência de Padrões Operacionais), na qual restou aplicada 17 (dezessete) multas, com atenuante e sem agravante, no valor de R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais), para cada ocorrência - por deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes a : *Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção*, e capitulada na alínea “a” do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984, nos seguintes termos:

Auto de Infração	Data da Infração	Página do Diário de Bordo	Sanção aplicada em definitivo
000796/2017	01/05/2013	020 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/13	R\$ 1.200,00
000800/2017	05/05/2013	022 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/13	R\$ 1.200,00
000801/2017	05/05/2013	023 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/13	R\$ 1.200,00
000803/2017	25/05/2013	025 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000810/2017	13/06/2013	027 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000811/2017	15/06/2013	029 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000813/2017	27/06/2013	033 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000814/2017	03/07/2013	035 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000815/2017	07/07/2013	037 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/13	R\$ 1.200,00
000816/2017	05/08/2013	039 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000817/2017	28/08/2013	041 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000818/2017	31/08/2013	042 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000819/2017	08/09/2013	044 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000825/2017	30/09/2013	046 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000826/2017	07/10/2013	048 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
000828/2017	20/10/2013	050 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00

000836/2017	28/06/2013	031 do Diário de Bordo n.º 02/PP-FJA/12	R\$ 1.200,00
-------------	------------	---	--------------

5. Constata-se que os fatos alegados pela fiscalização subsomem-se aos descritos na conduta tipificada como prática infracional, bem como fundamentam e motivam a penalidade aplicada. E, nesse sentido, aponto que tal alegação destituída das necessárias provas não afastam a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração, a qual, ademais, "in casu" encontra-se documentada pela fiscalização no sentido de confirmar materialidade da infração. As alegações apresentadas pelo interessado não podem afastar o cristalino ato infracional.

6. Entendo que a proposta de decisão fundamentou bem o caso, de modo e afastar as alegações do interessado, consubstanciando e confirmando a prática da infração, tal como inexistência de vício ao longo de todo o processo, em especial da decisão condenatória aplicada pela primeira instância.

7. Acerca do tópico 5.76 (***Da celebração do Termo de Ajustamento de Conduta -TAC***), acrescido o seguinte; Cabe destacar que a Anac, com a edição da Resolução 472/2018 entendeu por bem revogar a Resolução 199/2011, condicionando, nos termos do art. 79 daquela, a decisão acerca de eventual termo de ajustamento de conduta exclusivamente à Diretoria da Agência e apenas em casos de providência administrativa que possa resultar em prejuízo grave e imediato à sociedade. Note que pela estrutura da Resolução 472/2018 (Título II), as providências administrativas são etapas prévias à instauração formal do processo de administrativo sancionador (Título III). Assim sendo, formalmente instaurado o processo mediante a lavratura do auto de infração (art. 11), de se entender que descabe a proposição de TAC, ante a preclusão da etapa na qual era cabido.

8. É certo, sim, que o artigo 82 da Resolução 472/2018 restringe a aplicabilidade de seus ditames a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis. Assim sendo, ainda que foquemos exclusivamente nos requisitos que existiam no revogado já citado artigo 5º da Resolução ANAC n.º 199/2011, chega-se à conclusão de não atendimento, motivo pelo qual se conclui pela impossibilidade aceitação de TAC.

9. No concernente a dosimetria aplicada, em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC (2792599) desta Agência, restou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, verifica-se a hipótese de circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção para o patamar mínimo de R\$ 1.200,00 (hum mil e duzentos reais), que é o valor previsto, à época dos fatos, para a hipótese da Tabela II, do Anexo I, "a" da Resolução ANAC n.º 25/2008, vigente à época dos fatos.

10. Dosimetria proposta adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância".

11. Ressalto, ainda, que embora a Resolução n.º 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC n.º 25/2008 e IN ANAC n.º 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

12. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria n.º 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria n.º 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art 42, inciso I da Resolução ANAC n.º 472, de 2018, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa, pelas dezessete condutas individualizadas foi lançado apenas um crédito de multa perfazendo um total de R\$ 20.400,00 (vinte mil e quatrocentos reais)**, em desfavor de Paulo Alexandre Coelho Braga, por deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes a : *Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção* – e capitulada na alínea “a” do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984, nos seguintes termos:

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 em segunda instância
					deixar de registrar no		

00058.513620/2017-03	666098183	000796/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	01/05/2013	diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513643/2017-18	666098183	000800/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	05/05/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513648/2017-32	666098183	000801/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	05/05/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00

					<i>IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. ”</i>		
00058.513652/2017-09	666098183	000803/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	25/05/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. ”</i>	alínea “a” do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513675/2017-13	666098183	000810/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	13/06/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. ”</i>	alínea “a” do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513681/2017-62	666098183	000811/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	15/06/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última</i>	alínea “a” do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de	R\$ 1.200,00

					<i>tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. ”</i>	05/04/1984.	
00058.513684/2017-04	666098183	000813/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	27/06/2013	<i>deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. ”</i>	alínea “a” do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513685/2017-41	666098183	000814/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	03/07/2013	<i>deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. ”</i>	alínea “a” do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
					<i>deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: Horas de Célula para</i>	alínea “a” do inciso II do artigo. 302 do	

00058.513687/2017-30	666098183	000815/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	07/07/2013	<i>intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513689/2017-29	666098183	000816/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	05/08/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513692/2017-42	666098183	000817/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	28/08/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
					deixar de registrar no diário de bordo as informações		

00058.513694/2017-31	666098183	000818/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	31/08/2013	da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
0058.513695/2017-86	666098183	000819/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	08/09/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513786/2017-11	666098183	000825/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	30/09/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00

00058.513802/2017-76	666098183	000826/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	07/10/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.513801/2017-21	666098183	000828/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	20/10/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00
00058.514111/2017-90	666098183	000836/2017	Paulo Coelho Alexandre Braga	28/06/2013	deixar de registrar no diário de bordo as informações da Parte II referentes aos seguintes campos: <i>Horas de Célula para Intervenção de Manutenção, Tipo da Próxima Intervenção de Manutenção e Tipo de Última Intervenção de Manutenção. Descumprindo</i>	alínea "a" do inciso II do artigo. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao disposto no item 9.3 da IAC 3151, de 05/04/1984.	R\$ 1.200,00

					ao que determina a IAC 3151 Item 5.5 subintens 1,2 e 3. "		
--	--	--	--	--	---	--	--

- Note-se que no presente processo administrativo, por economia e celeridade processual, foram analisadas 18 (dezoito) condutas autônomas, das quais se originou a aplicação de multa para cada uma delas e foi lançado apenas um crédito de multa no Sistema de Gestão de Créditos da ANAC (SIGEC) no valor de R\$ 20.400,00 (vinte mil e quatrocentos reais), que deve ser mantido.

13. À Secretaria.
14. Notifique-se.
15. 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 14/03/2019, às 18:08, 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 **2795636** e o código CRC **29765741**.