PARECER Nº **254/2019/JULG ASJIN/ASJIN**
PROCESSO Nº 00058.525002/2017-06
INTERESSADO: NEO TÁXI AÉREO LTDA

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

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS											
NUP	**Crédito de Multa (SIGEC)**	**Auto de Infração (AI) SEI** 0922014	**Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)**	**Data da Infração**	**Lavratura do AI**	**Notificação do AI (SEI 1153905)**	**Decisão de Primeira Instância - DC1 (SEI 2312376)**	**Notificação da DC1 (SEI 2405331)**	**Protocolo/Postagem do Recurso (SEI 2419277)**	**Aferição Tempestividade (SEI 2444505)**	**Prescrição Intercorrente**
00058.525002/2017-06	665662185	001377/2017	PP-FJA	13/05/2013	20/06/2017	28/08/2017	11/10/2018	30/10/2018	09/11/2018	22/11/2018	30/10/2021

Enquadramento: art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c a Seção 9.3 e capítulo 10 da IAC 3151.

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

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

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto pela **Neo Táxi Aéreo Ltda,** em face da decisão proferida no curso do processo em referência, originado do Auto de Infração - AI em epígrafe.

2. O Auto de Infração - AI descreve, em síntese, que a empresa contrariou o que preceitua o art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c a Seção 9.3 da IAC 3151, a saber:

> *DESCRIÇÃO DA EMENTA*
>
> *No Diário de Bordo, não garantir o preenchimento ou preenchimento incompleto referente aos dados de uma etapa do voo antes da saída da tripulação da aeronave após o término do voo, contrariando item 9.3 e capitulo 10 da IAC 3151.*
>
> *HISTÓRICO*
>
> *A empresa não exerceu o controle do Diário de Bordo (DB), pois os campos relativos às informações sobre a manutenção da aeronave de marcas PR-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, da folha número 41 do DB número 05/PR-FJA/12 da aeronave de marcas PP-FJA. A empresa infringiu ao que está determinado na IAC 3151, capítulo 10.*

HISTÓRICO

3. **Relatório de Fiscalização** - (SEI 0933855) Por meio do Ofício nº 322/2013/GVAG-BR/SSO/ANAC, o gerente substituto da Gerência de Vigilância de Aviação Geral em Brasília, solicitou a empresa NEO Táxi Aéreo Ltda, no dia 24 de outubro de 2013, que encaminhasse cópia dos Diários de bordo das aeronaves PT-FJA, PR-FJA,PP-FJA e PR-NEO, com os registros das operações daquelas aeronaves nos últimos 180 dias a contar do recebimento do Ofício nº 322/2013/GVAG-BR/SSO/ANAC. A empresa atendeu a solicitação encaminhando as respectivas folhas dos diários, protocolando-as na ANAC no dia 08 de novembro de 2013. Foi constatado, através das cópias das páginas apresentadas, que a empresa não exerceu o devido controle para com os Diários de Bordo (DB), pois os campos relativos às informações sobre a manutenção das aeronaves de marcas PP-FJA,PR-FJA,PPFJA e PR-NEO (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. A empresa infringiu ao que está determinado na IAC 3151, capítulo 10

4. Para comprovar o cometimento da infração foram anexados os seguintes documentos ao RF:

> i) Parte I - Registro de voo - Diário de Bordo
>
> ii) Ofício nº 322/2013/GVAG-BR/SSO/ANAC

5. **Memorando nº 12/2018/CCPI/SPO** - No referido memorando da CCPI/SPO o Superintendente de Padrões Operacionais - SPO manifesta seu entendimento nos autos, relativamente à Nota Técnica nº 13/2016/ACPI, de 29/08/2016, no sentido de que:

> *[...]*
>
> *para cômputo de uma infração por folha do diário de bordo no caso de preenchimento inexato, incompleto ou omisso (em branco) de uma ou mais informações deve ser observado na dosimetria das sanções referentes a condutas infracionais cometidas até 21/12/2017, enquanto se observava materialmente o disposto na Instrução de Aviação Civil - IAC 3151. 6.*
>
> *Registre-se que tal entendimento se aplica ao preenchimento do documento denominado diário de bordo e, portanto, requer-se seja adotado para todos os autos de infração relativos a condutas relacionadas com este documento, independentemente do dispositivo normativo infringido (parágrafos do RBAC 137, ou outros itens da IAC 3151, por ser a IAC 3151 norma especifica sobre o documento) ou o enquadramento da conduta, tais como art. 302, inc. III, al. e. ou inc. II, al. a; ambos do CBAer.*
>
> *[...]*
>
> *Com base no exposto, entendo ser oportuno e conveniente retomar o entendimento contido na Nota Técnica 13/2016/ACPI, de 29/08/2016, para dosimetria das sanções referentes a condutas infracionais cometidas até 21/12/2017, inclusive, frisando-se que deve ser considerada a folha em toda infração relacionada ao diário de bordo, independentemente da norma ou enquadramento da conduta, e que valores das multas referentes a condutas infracionais cometidas até 21/12/2017 e autuadas com base na IAC 3151 são aqueles constantes nos anexos*

da Resolução ANAC 25/2008.

6. **Defesa Prévia -** Apesar de não constar nos autos o comprovante de recebimento do AI, a interessada apresentou Defesa Prévia protocolada/postada na ANAC em 18/09/2017 (SEI 1074786).

7. **Decisão de 1ª Instância - DC1**: em 11/10/2018, a ACPI/SPO com base na análise contida no PARECER (SEI 2312374) decidiu pela aplicação da penalidade no patamar mínimo no valor de R$ 4.000,00 (quatro mil reais), pela prática do disposto no artigo 302, inciso III, alínea "e", do CBAer, considerando a inexistência de circunstâncias agravantes e a existência de circunstância atenuante prevista no §1º, inciso III, do artigo 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, ou seja, a inexistência de aplicação de penalidade no último ano.

8. **Recurso 2ª Instância** - Após ser regularmente notificada da DC1, em 30/10/2018, conforme comprova AR (SEI 2405331), a autuada apresentou Recurso contra a Decisão de 1ª Instância, protocolado/postado/carimbado em 09/11/2018.

9. **Aferição de Tempestividade do Recurso** - Em Despacho (**SEI 2444505**), datado de 22/11/2018, a Secretaria da Assessoria de Julgamento de Autos de Infração de 2ª Instância - ASJIN certificou a tempestividade do Recurso.

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

11. **É o relato.**

PRELIMINARES

12. **Da Regularidade Processual** - em seu recurso, inicialmente, a autuada alega a *"impossibilidade de aplicação de penalidades em virtude do princípio da legalidade"* tendo em conta que a penalidade que se pretende impor à interessada não encontra amparo na legislação pátria vigente, pois não seria assegurado o poder de legislar ao Ministério da Aeronáutica muito embora o artigo 12 do CBAer confira àquele órgão o poder de orientar, coordenar e fiscalizar a navegação aérea. Nesse sentido, a necessidade de preenchimento das informações que a Autoridade Coatora alega que não estavam contidas no Diário de Bordo **encontra-se prevista tão somente na INSTRUÇÃO NORMATIVA IAC 3151 da ANAC.** (grifado no original)

13. Nessa mesma linha de raciocínio, a autuada argumenta que tanto as portarias quanto as resoluções tratam-se de atos normativos do Poder Executivo que, em virtude da hierarquia de normas que emana do princípio da legalidade, não podem extrapolar seu âmbito de competência e acrescentar conteúdos reservados à lei. No caso em apreço, os requisitos exigidos pela lei, quais sejam, aqueles previstos no art. 172, do CBAer, foram estritamente cumpridos pela Autuada, razão pela qual inexiste afronta à legislação.

14. 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).

15. 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.

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

17. Observa-se que o art. 5º, da Lei nº 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 nº 11.182, de 2005 (art. 8º, inciso XLVI). Em consonância para com aquela competência, a ANAC editou a Resolução nº 25, de 2008, que regula o processo administrativo sancionador.

18. 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.*

19. 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.

20. 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, subjuga, 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.

21. 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 nº 11.182, de 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.*
>
> *§ 1° Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.*
>
> *§ 2° 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 vôo.*

22. Como o fizera em sua Defesa Prévia, a autuada alega também em sede recursal que o auto de infração somente foi lavrado QUATRO ANOS após a ocorrência da fiscalização. Nesse caso, assim

como decidido em 1ª Instância, há que se observar que a Lei nº 9.873, de 1999 deixa claro 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).

23. Nesse caso também com fulcro 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 analista endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância relativamente à analise da possível ocorrência de prescrição, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer, afastando assim a alegação da ocorrência de prescrição.

24. Isso posto, não assiste razão ao autuado quando alega *"impossibilidade de aplicação de penalidades em virtude do princípio da legalidade"*.

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

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

26. **Da materialidade infracional e fundamentação da penalidade -** A empresa foi autuada por *não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves,* infração capitulada no art. 302, inciso III, alínea "e" 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:*
>
> *(...)*
>
> *III. Infrações imputáveis às concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos:*
>
> *(...)*
>
> *e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;*

27. 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, conforme aplicáveis. 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.

28. 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 vôo estejam preenchidos e assinados pelo comandante da aeronave, antes da saída da tripulação da aeronave após o término do vôo. As instruções de preenchimento estão contidas no capítulo 17 desta IAC. (g.n)*
>
> *[...]*

29. **Das razões recursais -** Em sede de recurso, a autuada alega, como fizera em sede de 1ª instância, que "*o Auto de infração que pretende impor penalidade infracional à peticionante deve ser anulado por evidente falta de dois de seus primordiais elementos constitutivos, quais sejam, motivo e finalidade."*

30. Afirma que *"para se chegar ao motivo do ato infracional realizado, o agente deve levar., em consideração a teoria dos motivos determinantes, a qual sugere uma análise de correlação lógica entre pressupostos de fato e direito."* e, continua argumentando, que a IAC 3151 sequer pode ser considerado um pressuposto de direito, pois não se trata de dispositivo legal, mas mera instrução normativa.

31. Para confirmar sua tese, argumenta que a *"lAC deixa claro que a obrigação de registrar todas as ocorrências relacionadas ao voo no Diário de Bordo possui o objetivo primeiro (MOTIVO) de "alertar o comandante da aeronave de sua total responsabilidade pela verificação das condições de aeronavegabilidade", para atingir um objetivo último (FINALIDADE) de "garantir a segurança de voo". No que se refere ao primeiro objetivo (motivo), trata-se de ato inerente exclusivamente à atividade do piloto, a fim de que sua responsabilidade por qualquer intercorrência possa ser devidamente apurada. Tanto é verdade que, para cada auto de infração recebido pela operadora, foi lavrado também um auto de infração em desfavor do piloto, a fim de que sua responsabilidade seja apurada! Conclui-se, portanto, que o ato infracional punitivo objeto do presente auto de infração padece de MOTIVO com relação à operadora! Por fim, aduz que estão sendo lavrados dois autos para um mesmo ato, o que não significa obediência à solidariedade, mas evidente bis in idem, razão pela qual fica evidente a ausência de MOTIVO do presente auto de infração."*

32. Sobre a alegação de ausência de preenchimento dos requisitos de motivo e finalidade do ato administrativo - 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."

33. 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.

34. 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).

35. 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 PIETTRO, 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.

36. Dito isso, observe-se que temos no caso a descrição da conduta da empresa, caracterizando o contexto fático: "A empresa **não** exerceu o controle do Diário de Bordo (DB), 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, da folha número 41 do DB número 5/PR-FJA/13 da aeronave de marcas PP-FJA. A empresa infringiu ao que está determinado na IAC 3151, capítulo 10.". Da mesma forma, temos a demonstração da normas que regulamenta como a regulada deve se portar nestes casos, o item 9.3 e capitulo 10 da IAC 3151/2002. Por fim, temos a demonstração da consequência do não cumprimento da conduta regular por parte da empresa, qual seja o Artigos 302, inciso III, alínea "e" e 172 da Lei 7.565, de 1986. Diante de todos estes elementos, todos claros e constantes dos autos, devidamente motivados, não há que se falar em desrespeito ao requisito "motivo do ato administrativo".

37. 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.

38. Por tudo isso, não entendo que o argumento deva prosperar.

39. Em relação à alegação de que para cada auto de infração recebido pela operadora, foi lavrado também um auto de infração em desfavor do piloto, a fim de que sua responsabilidade seja apurada pelo mesmo Diário de Bordo, esclareço que AI lavrado em nome da NEO TÁXI AÉREO fora capitulado no Artigo 302 inciso III alínea "o" do CBAer, a saber:

> *Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:*
>
> *(...)*
>
> *III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:*
>
> *(...)*
>
> *e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;*

40. Para o caso do piloto, o AI foi lavrado por infração prevista na alínea "a" do artigo 302 do CBAer:

> *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;*

41. Enfim, a infração apontada no AI lavrado em nome da empresa é para infração tipificada no Art. 302, Inciso III, alínea 'e', do CBAer e o AI lavrado em desfavor do piloto foi lavrado pelo cometimento de infração enquadrada no Art. 302, Inciso II, alínea "a", do CBAer , portanto, infrações completamente distintas uma da outra, por essa razão não há que se falar em *non bis in idem* e não assiste razão ao autuado.

42. Ainda a respeito da alegação do bis in idem a Procuradoria Federal junto à ANAC (PF-ANAC), por meio do Parecer 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, documento este que faço anexar aos autos (SEI 2612451), aprovado pelo então Procurador-Geral em 23/10/2012, assim se manifestou sobre o tema:

> *2.4 Consoante se infere dos termos da norma transcrita acima, o inciso I refere-se a infrações relacionadas ao uso de aeronaves, não vinculando as condutas descritas em suas alíneas a qualquer sorte de autor. Os incisos II, III, IV e V, por sua vez, elencam os possíveis autores das condutas previstas em suas alíneas, referindo-se estas, respectivamente, a aeronautas, aeroviários ou operadores, concessionárias ou permissionárias [leia-se autorizatárias, conforme explicação veiculadas nos parágrafos 2.30 e 2.31] de serviços aéreos, empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes e fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos. O inciso VI, por fim, estabelece rol residual de autores de condutas infracionais ao prever infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos incisos anteriores.*
>
> *2.5 Referida norma, portanto, ao enumerar ações e omissões juridicamente relevantes para fins de apuração administrativa, **correlaciona tais condutas, com exceção das previstas no inciso I, a sujeitos determinados, vinculando-as à determinação de sua autoria**, ou seja, estabelece infrações próprias que só podem ser praticadas por certas pessoas. Dessa forma, necessários se faz identificar aqueles a que se refere o dispositivo.*
>
> *[destacamos]*

43. Por isso que não há que se falar em subsidiariedade ou solidariedade no caso, mas sim, condutas autônomas distintas e objetivas que devem ser observadas por cada um dos sujeitos regulados. Por isso o argumento não merece prosperar.

44. Por último, "*a autuada destacou em sua defesa que possuía total interesse produção de provas, a fim de que, além dos documentos juntados à presente defesa, pudesse trazer aos autos novos documentos e, ainda, produzir provas testemunhais, para comprovar, definitivamente, alguns pontos, em especial: > A realização de auditorias pela ANAC durante todo o período compreendido entre a fiscalização (2013) e a autuação (2017); > O estrito cumprimento do plano de manutenção das aeronaves durante o mesmo período, dentre outros pontos;"*

45. Ressalto que os autos sempre estiveram à disposição da autuada para obtenção de cópias e vistas, apresentação de defesa e recurso, bem como a produção de provas.

46. Ainda, em relação ao argumento da postulante pela realização de prova testemunhal do feito, destaco que a Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA), art. 292, § 2º, é direto em assentar 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.*
>
> *§ 1° O mesmo direito será assegurado no caso de providências administrativas necessárias à apuração de fatos irregulares ou delituosos.*
>
> ***§ 2° O procedimento será sumário**, com efeito suspensivo.*
>
> ***[destacamos]***

47. Significa dizer que os ditames da Lei nº 9.784, de 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, inexiste 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.

48. É também essa a conclusão dos tribunais pátrios que, nestes casos, descabe a oitiva de testemunhas **e não há que se falar em nulidade**.

> 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 TJRGS. 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, estes não são prestados mediante compromisso judicial de dizer a verdade**. 2. Inviável a suspensão do processo administrativo, vez que a instância administrativa não esgota a possibilidade de discussão da dívida previdenciária, sendo certo, ademais, que **cabe à autoridade administrativa avaliar e decidir da prova necessária à sua convicção, nos termos do art. 29 da Lei 9.784/99**. Agravo improvido.

A TURMA, À UNANIMIDADE, NEGOU PROVIMENTO AO AGRAVO DE INSTRUMENTO NOS TERMOS DO VOTO DO RELATOR. Quinta Turma, em 17/08/2006.

[destacamos]

49. É o exato contexto em tela, motivo pelo qual afasto o pleito do interessado.

50. Isso posto, com fulcro 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 analista endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como a fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer, a saber:

> *A Autuada antecipou suposto cerceamento de defesa e solicitou a produção de uma série de atos para esgotar suas possibilidades de defesa. No entanto, as cópias das páginas do Diário de Bordo da aeronave contidas nos autos atestam o erro de preenchimento acerca das horas possíveis de serem voadas antes da próxima manutenção. Ainda, uma vez que o presente Processo Administrativo ocorre no âmbito administrativo de autoridade pertencente ao Poder Executivo, é válido lembrar que o artigo 36 da Lei n.º 9.784/1.999, dispõe: "cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no artigo 37 desta Lei.", enquanto a Autuada falhou em apresentar prova que elidisse o cometimento da infração.*
>
> *Conforme se verifica na cópia da página n.º041 do Diário de Bordo n.º 05/Pr-FJA/13 (0930034), a Autuada permitiu que o tripulante não registrasse as informações referentes à situação técnica da aeronave, no respectivo campo de registro, referentes aos campos "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".*

51. **Concluo, portanto, que as alegações do(a) interessado(a) não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Restando, assim, configurada a infração apontada pelo AI**.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

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

53. 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 as novas disposições aplica-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.

54. A sobredita Resolução nº 472, de 2018, estabeleceu em seu artigo 34 que a sanção de multa será expressa em moeda corrente, calculada a partir do valor intermediário (grifo meu) constante das tabelas aprovadas em anexo àquela Resolução, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica

55. No tocante à gradação das sanções ficou estabelecido no artigo 36, da Resolução ANAC nº 472, de 2018 que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes e quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

56. Para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 472, de 2018, relativa ao art. 302, III, "e", do CBAer (Anexo II - Código NON), é a de aplicação de multa no valor de R$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo, R$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar intermediário e R$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

57. Em relação às circunstâncias atenuantes, há que se observar que à época da DC1 o autuado fazia juz à atenuante prevista no inciso III, do §1º, do art. 22, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, ou seja, inexistência de penalidades no último ano, uma vez que não havia aplicação de penalidades em definitivo ao mesmo autuado nos 12 (doze) meses anteriores à data do fato gerador da infração, conforme se depreende do extrato de Lançamento SIGEC, (Extrato 2600697).

58. Essa mesma atenuante está prevista no inciso III, do §1º do artigo 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2008, a saber:

> *§ 1º São circunstâncias atenuantes:*
>
> *I - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento.*

59. Quanto às circunstâncias agravantes não restou configurada nenhuma das agravantes previstas no art. 36, § 2º, da Resolução ANAC nº 475, de 2018.

60. Observada a incidência de 1 (uma) circunstância atenuante e de nenhuma circunstância agravante, proponho fixar o valor da penalidade da multa no patamar mínimo, isto é, R$ 4.000,00 (quatro mil reais).

SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:

61. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado no processo, **entendo que deve ser mantido do valor da multa no patamar mínimo de R$ 4.000,00 (quatro mil reais)**.

CONCLUSÃO

62. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, mantendo o valor da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em R$ 4.000,00 (quatro mil reais) conforme individualizações no quadro abaixo:

			Tripulante / Aeroporto /				

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINTIVO
00058.525002/2017-06	**665662185**	001377/2017	PP-FJA	13/05/2013	*não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.*	art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c a Seção 9.3 da IAC 3151.	R$ 4.000,00 (quatro mil reais)

É o Parecer e Proposta de Decisão.

Submete-se à apreciação do decisor.

ISAIAS DE BRITO NETO
SIAPE 1291577

Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto**, **Analista Administrativo**, em 28/02/2019, às 16:12, 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 **2757521** e o código CRC **CEC1C2BC**.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 360/2019
PROCESSO Nº 00058.525002/2017-06
INTERESSADO: Neo Táxi Aéreo LTDA

Brasília, 07 de março de 2019.

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).

2. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

3. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 2757521). 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. A materialidade infracional restou bem configurada ao logo de todo o certame, tendo sido as razões de defesa insuficientes para afastá-la. À luz do art. 36 da Lei 9.784/1999, falhou a interessada em trazer provas cabais e suficientes para afastar a ocorrência da infração.

5. 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*".

6. Ressalto, ainda, que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 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.

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

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

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINTIVO
					não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves. Na página n.º 041 do Diário de Bordo n.º 05/PR-FJA/12, não registrar as informações referentes à situação técnica da aeronave, no		

00058.525002/2017-06	**665662185**	001377/2017	PP-FJA	13/05/2013	respectivo campo de registro, referentes aos campos "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".	art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c a Seção 9.3 da IAC 3151.	R$ 4.000,00 (quatro mil reais)

8. À Secretaria.

9. Notifique-se. Publique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS
SIAPE 1629380
Presidente Turma Recursal – BSB
Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto

Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros**, **Presidente de Turma**, em 19/03/2019, às 15:25, 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 **2773303** e o código CRC **EB1750E4**.