

**PARECER N°** 1137/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00066.507611/2016-95  
**INTERESSADO:** PAULO CEZAR MARREIROS DA FROTA

MARCOS PROCESSUAIS										
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data das Infrações	Data da Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Postagem do Recurso
00066.507611/2016-95	661816172	005910/2016	03/07/2016 04/07/2012	19/12/2016	28/12/2016	13/01/2017	26/10/2017	03/11/2017	R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)	13/11/2017

**Infração:** Executar despacho de voo de uma aeronave para operação IFR sem que o sistema RNAV utilizado esteja autorizado nas Especificações Operativas do operador.

**Enquadramento:** Art. 302, inciso II, alínea "n", da Lei 7.565/1986 c/c item 121.349(a)(3) do RBAC nº 121.

**Proponente:** Samara Alecrim Sardinha - Membro Julgador da ASJIN/ANAC - Portaria de Nomeação nº 3883, de 17 de dezembro de 2018.

## 1. INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se de recurso interposto por PAULO CEZAR MARREIROS DA FROTA, em face da Decisão de Primeira Instância proferida no curso do processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

1.2. O AI descreve que:

Durante inspeção realizada na Sideral Linhas Aéreas S/A, em 03/07/2012, foi verificado que a empresa operava voos com aeronave PRSDL em aerovias PBN/RNAV 5, sem que fosse detentora de autorização em suas especificações operativas para esse tipo de operação, gerando o processo protocolado sob número 00065.126134/2012/47.

### DADOS COMPLEMENTARES

Data da Ocorrência: 03/07/2016 - Hora da Ocorrência: 10:10 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBTE - Aeroporto de destino: SBSL

Data da Ocorrência: 04/07/2012 - Hora da Ocorrência: 10:10 - Número do Voo: 9970 - Marcas da Aeronave: PRSDL - Aeroporto de origem: SBTE - Aeroporto de destino: SBSL

1.3. No Relatório de Fiscalização nº 003288/2016/SPO em anexo consta que:

Durante inspeção realizada na Sideral Linhas Aéreas S/A, em 03/07/2012, foi verificado que a empresa operava voos com aeronave PRSDL em aerovias PBN/RNAV 5, sem que fosse detentora de autorização em suas especificações operativas para esse tipo de operação, gerando o processo protocolado sob número 00065.126134/2012/47

Na sequência, a GCTA solicitou à Sideral Linhas Aéreas um conjunto de Planos de Voo Operacionais realizados no período de 01/06/2012 a 09/07/2012. Posteriormente, em 28/09/2012, a GCTA emitiu FOP 113 161/2012/GCTA/GGTA/SSO, protocolado sob número 00065.126237/2012- 15, solicitando parecer à GAAS, que redigiu a IS 91-001 Aprovação de Aeronaves e Operadores para Condução de Operações PBN, se a Sideral Linhas Aéreas haveria efetivamente utilizado rotas RNAV5/PBN, com a aeronave PR-SDL, segundo os planos de voo apresentados pela empresa, individualmente identificados por uma numeração denominada JETPLAN variando de 4692 a 5091, em resposta ao Ofício 194/2012/GCTA/GGTA/SSO de 09/07/2012.

A GAAS respondeu à solicitação da GCTA pelo Parecer Técnico 026/GAAS/2012 protocolado sob número 00065.132536/2012-81, em sua análise, que a Sideral Linhas Aéreas apresentou planos de voo em rotas RNAV5/PBN, com a aeronave PR-SDL, sem que constasse nas suas Especificações Operativas tal autorização para conduzir essas operações.

Logo, a Sideral Linhas Aéreas permitiu o despacho e a operação dos seguintes voos em espaço aéreo PBN/RNAV5 sem a devida autorização nas especificações operativas em vigor, contrariando o artigo 302, inciso III, alínea "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica, combinado com RBAC 121.349(a)(3):

9970- 03/07/2012, etapa THE/SLZ, aerovia UZ20, Plano Jeppesen número 4975

9970- 04/07/2012, etapa THE/SLZ, aerovia UZ20, Plano Jeppesen número 5011

## 2. HISTÓRICO

2.1. Sendo notificado no dia 28/12/2016, o autuado apresentou defesa em 12/01/2017.

2.2. Em 26/10/2017 foi emitida a Decisão de Primeira Instância aplicando "multa no patamar mínimo no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), para cada uma das 2 (duas) infrações com valor total de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), com espeque no Anexo I, da Resolução nº 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, considerado o rol taxativo fixado no art. 22 da referida Resolução, tendo em vista a existência de circunstâncias atenuantes, determinada na mesma Resolução, no artigo 22 §1º inciso I, conforme consulta ao SIGEC".

2.3. Devidamente notificado da Decisão de Primeira Instância, o interessado interpôs recurso tempestivo. Em seu recurso reclama que o decisor de primeira instância afastou "o princípio da

*SOLIDARIEDADE previsto no artigo 297 do código Brasileiro de Aeronáutica, apontando que a infração já quitada pela empresa tem fundamento no permitir que a empresa realizasse tal operação sendo que esta só pode se concretizar através de funcionários habilitados". Prossegue afirmando que "a ANAC autou o aeroviário por realizar o despacho autorizando operação RNAV e autou também o Operador por permitir tal operação".*

2.4. Ainda sobre a responsabilidade solidária, o recorrente afirma que a empresa Sideral Linhas Aéreas S/A já foi autuada pela mesma infração aqui discutida, conforme processo 00066.503188/2016-54, tendo, inclusive, pago a multa aplicada. Em suas palavras, "a responsabilidade prevista no artigo 297 é SEMPRE SOLIDÁRIA. E neste caso, ressalta-se que a empresa já foi autuada pela infração cometida pelo seu preposto e quitou com a obrigação. A existência do pagamento de uma outra multa atribuída ao devedor SOLIDÁRIO, pela mesma situação fática, enseja sim em bis in idem, repudiado no ordenamento jurídico pátrio".

2.5. Isso posto, o autuado pede "arquivamento do auto de infração em epígrafe, reconhecendo-se a incidência do princípio da solidariedade, ambos com fulcro no art. 15, inciso I, da Resolução da ANAC nº 25/2008".

2.6. É o relato.

### 3. **PRELIMINARES**

3.1. Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade. 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. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado, atesto que lhe dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

3.2. 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.

### 3.3. **Regularidade processual**

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

### 4. **FUNDAMENTAÇÃO: MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

4.1. A conduta imputada ao autuado consiste em "operar com a aeronave de matrícula PRS-DL, nos dias 03/07/2016 e 04/07/2012, em aerovias PBN/RNAV 5 sem que fosse detentora de autorização em suas especificações operativas para esse tipo de operação". Tendo o fato sido enquadrado no artigo 302, inciso II, alínea "n", da Lei 7.565/1986 c/c item 121.349(a)(3) do RBAC nº 121, abaixo transcritos:

#### Lei nº 7565/1986

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

(...)

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

(...)

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

#### RBAC 121

121.349 Requisitos gerais para equipamento de navegação e comunicações

(a) Ninguém pode conduzir operações em condições VFR em rotas onde não seja possível a navegação por contato ou em condições IFR a menos que:

(1) os auxílios à navegação necessários ao avião ao longo da rota (por exemplo, rotas ATS, de partidas e de chegadas, e procedimentos de aproximação por instrumentos, incluindo procedimentos de aproximação perdida, se uma rota de aproximação perdida estiver especificada no procedimento) estejam disponíveis e sejam adequadas para uso pelo sistema de navegação do avião requerido por esta seção;

(2) o avião usado nessas operações esteja equipado com pelo menos:

(i) exceto como previsto na letra (c) desta seção, dois sistemas aprovados de navegação independentes e adequados para navegação na rota a ser voada dentro do grau de precisão requerido pelo ATC;

(ii) um receptor de *marker beacon* que forneça sinais visuais e aurais; e

(iii) um receptor ILS.

(3) qualquer sistema RNAV usado para atender aos requisitos de equipamento de navegação desta seção esteja autorizado nas Especificações Operativas do detentor de certificado.

### 4.2. **Alegações do Interessado**

4.3. **Quanto à alegação do autuado de que não lhe cabe a aplicação da penalidade**, haja vista que a empresa Sideral Linhas Aéreas S/A já ter sido autuada pela mesma infração, tendo, inclusive, pago a multa aplicada, a ele não cabe a razão.

4.4. Aponto que o legislador, ao criar a norma, definiu em capítulos próprios as infrações imputáveis aos diferentes autores suscetíveis de autuação dessa Agência, vejamos:

#### Lei nº 7565/1986

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

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

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

(...)

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

(...)

IV - infrações imputáveis a empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes:

(...)

V - infrações imputáveis a fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos:

(...)

VI - infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos grupos anteriores:

4.5. 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.

4.6. O inciso I refere-se a infrações relacionadas ao uso de aeronaves, não vinculando as condutas descritas em suas alíneas a qualquer grupo específico, sem que haja um sujeito determinado.

4.7. Já 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 ou autorizadas de serviços aéreos, empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes e fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos.

4.8. 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.

4.9. **Sobre a reclamação da incidência de *bis in idem***, importante registrar que o princípio de vedação ao *bis in idem* não possui previsão constitucional expressa, embora seja reconhecido, de modo implícito, como decorrência direta dos princípios da legalidade, da tipicidade e do devido processo legal no texto da Constituição Federal de 1988.

4.10. Não se pode afirmar que a garantia do *non bis in idem* impossibilite o legislador, ou quem lhe faça as vezes, de atribuir mais de uma sanção, administrativa ou não, a uma mesma conduta. Para Mello (2007, p. 212 - MELLO, Rafael Munhoz de. Princípios constitucionais de Direito Administrativo Sancionador: as sanções administrativas à luz da Constituição Federal de 1988. São Paulo: Malheiros, 2007):

[...] o princípio do *non bis in idem*, por outro lado, não veda ao legislador a possibilidade de atribuir mais de uma sanção administrativa a uma mesma conduta. Foi afirmado acima que a sanção que atende ao princípio da proporcionalidade é a prevista no ordenamento jurídico: o legislador, observadas as normas constitucionais, define as medidas sancionadoras adequadas e proporcionais para cada situação de fato. Se estabelece a lei formal múltiplas sanções para uma mesma conduta, são elas as sanções adequadas e proporcionais, não sendo sua aplicação ofensiva ao princípio do *non bis in idem*.

4.11. 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, Herald 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*".

4.12. Em linhas gerais, o princípio invocado prega que ninguém pode ser julgado duas vezes pelo mesmo fato delituoso, aproveitando-se do conceito aplicável ao direito penal. ANDRÉ ESTEFAM trata o princípio do *ne bis in idem* como uma vedação da dupla incriminação do réu, de modo que ninguém pode ser processado ou condenado mais de uma vez pelo mesmo fato. O referido autor refere que, na instauração de um processo por um delito idêntico a um fato anterior, há a caracterização do instituto da litispendência. [ESTEFAM, André. **Direito Penal, volume 1**. São Paulo: Editora Saraiva, 2010.]

4.13. Trazendo o conceito para o campo específico, direito administrativo, assim como no Penal, o *non bis in idem* se refere à proibição de que um órgão administrativo faça a aplicação de mais de uma penalidade (sanção) por um mesmo ato praticado. É dizer: um determinado órgão pertencente à Administração Pública não pode aplicar mais de uma sanção dentro do mesmo processo administrativo, referente a um mesmo fato.

4.14. Saboya complementa que o princípio do *ne bis in idem*, sobretudo, a partir do século XX, sob uma dúplice vertente: de um lado, um princípio de natureza processual, proibitivo de renovação de processos ou julgamentos pelos mesmos fatos; por outro lado, um princípio de direito material, segundo o qual ninguém deve ser apenado mais de uma vez pelos mesmos fatos. [SABOYA, Keity Mara Ferreira de Souza e. *Ne bis in idem, história, teorias e perspectivas*. Natal: Lumen Iuris, 2015. Sítios da internet: <http://www.stf.jus.br/portal/principal/principal.asp>]

4.15. Ainda a respeito da alegação, a Procuradoria Federal junto à ANAC (PF-ANAC), por meio do Parecer 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU (SEI 2612451), assim se manifestou:

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 autorizadas, 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.

(...)

2.65 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 em 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 7.565/86, 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 121.363 do RBAC 121 e item 135.413 do RBAC 135), nos termos do artigo 302, inciso III, alínea 'e', do Código Brasileiro de Aeronáutica.

4.16. Assim, pelo fato de se tratarem de processos e autos de infração lavrados por fatos distintos entre si, não há que se falar em *bis in idem*. É como também já se pronunciou o STF, RMS 26.131: "*Diante do contexto em análise, resta evidenciada a inoportunidade de bis in idem na instauração do PAD, por ter este como objeto fatos distintos daqueles alcançados pela sanção aplicada*".

4.17. Isso dito, não prospera a argumentação de incidência de *bis in idem*.

4.18. Conclui-se, então, que as razões do recurso não lograram afastar a prática infracional que é atribuída ao interessado, a qual restou configurada nos termos aferidos pela fiscalização e constante do auto de infração. Desta maneira a sanção aplicada em primeira instância deve ser mantida.

## 5. **DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

5.1. A Resolução ANAC nº 472 entrou em vigor em 04/12/2018 e revogou a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa nº 08/2008 e estabeleceu em seu artigo 82 que suas 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. No tocante à graduação das sanções, ficou estabelecido no artigo 36 da referida resolução que na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes conforme abaixo explanado:

### 5.2. **Circunstâncias Atenuantes**

a) Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36, da Resolução ANAC nº 472/2018, ("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. É entendimento desta Assessoria que a explanação do contexto fático que deu razão à prática infracional não impossibilita a concessão da atenuante de reconhecimento da prática da infração, contanto que a justificativa não busque afastar a responsabilidade pelo cometimento do ato infracional. No caso em análise, o autuado não reconhece a prática da infração e, dessa forma, entende que não deve ser aplicada essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção;

b) Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 36, § 1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018 - adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração - note que a redação do art. 22, §1º, II, é transparente em determinar que a medida adotada pela empresa precisa ser eficaz a ponto de evitar ou amenizar as consequências da infração. Tal eficácia deve produzir efeitos concretos e estar alinhada à ideia de amenizar as consequências do caso concreto. O tipo infracional ora analisado não permite aplicação desta atenuante, e por este motivo entendo que não se aplica esta circunstância como causa de diminuição do valor da sanção;

c) Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 36, da Resolução ANAC nº 472, de 2018 ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada em definitivo ao ente regulado no período de um ano encerrado na data da infração ora analisada. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC) dessa Agência não se identificou penalidade anteriormente aplicada ao autuado nessa situação. Devendo ser considerada essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

### 5.3. **Circunstâncias Agravantes**

d) Quanto à existência de circunstância agravante, são as hipóteses previstas no §2º do art. 36, da Resolução ANAC nº 472/2018: a reincidência; a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração; a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração; a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; e a destruição de bens públicos. Em pesquisa ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos dessa Agência não se identificou a reincidência de infração de mesma natureza. Desta forma, não deve ser aplicada essa circunstância agravante como causa de aumento do valor da sanção para o seu patamar máximo.

## 6. **CONCLUSÃO**

6.1. Por tais razões, sugiro por CONHECER DO RECURSO E NEGAR-LHE PROVIMENTO, MANTENDO a multa aplicada em primeira instância administrativa, no valor mínimo

de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), em desfavor do interessado, por "operar com a aeronave de matrícula PRS-DL, nos dias 03/07/2016 e 04/07/2012, em aerovias PBN/RNAV 5 sem que fosse detentora de autorização em suas especificações operativas para esse tipo de operação", em descumprimento ao previsto no artigo 302, inciso II, alínea "n", da Lei 7.565/1986 c/c item 121.349(a)(3) do RBAC nº 121.

6.2. É o Parecer e a Proposta de Decisão.

6.3. Submete-se ao crivo do decisor.

Samara Alecrim Sardinha

SIAPE 1649446

Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria de Nomeação nº 3883, de 17 de dezembro de 2018



Documento assinado eletronicamente por **Samara Alecrim Sardinha, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 31/10/2019, às 18:29, 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 **3474590** e o código CRC **4FFD51E8**.

Referência: Processo nº 00066.507611/2016-95

SEI nº 3474590



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1507/2019**

PROCESSO Nº 00066.507611/2016-95

INTERESSADO: PAULO CEZAR MARREIROS DA FROTA

Recurso conhecido e recebido em seu efeito suspensivo, vez que apresentado na vigência da Resolução ANAC nº 25/2008.

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.

De acordo com o Parecer 1137 (3474590), 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.

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

Dosimetria adequada para o caso, considerando que 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*".

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

I - **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada em primeira instância administrativa, no valor mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), em desfavor do interessado, por "*operar com a aeronave de matrícula PRS-DL, nos dias 03/07/2016 e 04/07/2012, em aerovias PBN/RNAV 5 sem que fosse detentora de autorização em suas especificações operativas para esse tipo de operação*", em descumprimento ao previsto no artigo 302, inciso II, alínea "n", da Lei 7.565/1986 c/c item 121.349(a)(3) do RBAC nº 121;

II - **MANTER** o crédito de multa 661816172, originado a partir do Auto de Infração nº 005910/2016.

À Secretaria.

Publique-se.

Notifique-se.

**BRUNO KRUCHAK BARROS**

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – Brasília



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 05/11/2019, às 20:00, 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 **3679451** e o código CRC **9D105BF5**.

---

Referência: Processo nº 00066.507611/2016-95

SEI nº 3679451