

PARECER N° 1035/2018/ASJIN
PROCESSO N° 00066.025329/2014-22
INTERESSADO: MARCELO FAGUNDES OLIVEIRA

PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

Auto de Infração: 01418/2014/SSO

Crédito de Multa (n° SIGEC): 647.760/15-5

Infração: Operação comercial antes do término do treinamento regulamentar.

Enquadramento: alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c as Seções 135.244 e 135.347 do RBHA 135.

Proponente: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC n° 1.921, de 21/10/2009).

1. DO RELATÓRIO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, por descumprimento da alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c as Seções 135.244 e 135.347 do RBHA 135, com a seguinte descrição, *in verbis*:

DATA: ----- HORA: ----- LOCAL: -----

DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA: Operação comercial antes do término do treinamento regulamentar.

HISTÓRICO: Em auditoria especial realizada na empresa Colt Táxi Aéreo Ltda, em 13 de setembro de 2010, constatou-se que o senhor Marcelo Fagundes Oliveira (CANAC 964981) operou a aeronave PP-MPE em voo produtivo, natureza fretamento, antes do término do treinamento requerido para tripulante recém-contratado por empresa de táxi aéreo.

Data	Hora (z)	Local	IFR	Tripulante
28/06/2010	23:32	SBSP	-	Marcelo Oliveira
	01:12	SBGR	-	
	01:30	SIGZ	-	

Verifica-se a realização de voo produtivo antes do término da experiência operacional em rota, respectivamente, 13ª operação ocorrida em 06/07/2010 e exame em 23/08/2010.

Data	Hora (z)	Local	IFR	Tripulante
06/07/2010	21:32	SBSP	0,5	Marcelo Oliveira
	22:30	SIJC	0,5	
	23:15	SDUT	-	

Assim, verifica-se o cometimento de infração capitulada art. 302, inciso II, alínea "d", do Código Brasileiro de Aeronáutica, combinado com as seções 135.244 e 135.347 do RBHA135.

Em Relatório n° 84/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fls. 02 e 03), a fiscalização desta ANAC informa que, em auditoria especial na empresa COLT TÁXI AÉREO LTDA., em 13/09/2010, foi constatado que o Sr. Marcelo Fagundes Oliveira (CANAC 964981) operou a aeronave PP-MPE, em voo produtivo, natureza treinamento, antes do término do treinamento requerido para tripulante recém-contratado por empresa de táxi aéreo. Acrescenta, ainda, que foi observado, nos registros de habilitação constantes do Sistema SACI, que o referido tripulante realizou exame de proficiência no equipamento em 01/07/2010 e voo em 28/06/2010, conforme as tabelas constantes do referido AI.

Apesar de ter sido notificado da infração imputada, em 28/05/2014 (fl. 15), o interessado não apresentou defesa conforme o Termo de Decurso de Prazo (fl. 16). Antes da decisão de primeira instância, o interessado apresenta a sua defesa (fls. 18 a 23), oportunidade em que requer que seja "acolhida a 'defesa da Autuação', cancelando as penalidades dela decorrentes e declarando a nulidade do Auto de Infração, para não ocorrer o *bis in idem*" (*grifos no original*).

O setor competente, em decisão (fls. 25 a 27), confirmou o ato infracional, enquadrando a referida infração alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c as Seções 135.244 e 135.347 do RBHA 135, aplicando, devido à inexistência de circunstâncias agravantes e a existência de circunstância atenuante, esta prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC n° 25 de 25/04/2008, sanção de multa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), mas para cada uma das infrações, perfazendo-se um total de R\$ 7.200,00 (sete mil e duzentos reais), conforme tabela demonstrativa aposta no referido Auto de Infração, onde se observa 03 (três) infrações no dia 28/06/2010 e outras 03 (três) infrações no dia 06/07/2010.

Notificado da decisão imputada (fl. 32), em 29/05/2015, o autuado, em fase recursal (fls. 46 a 48), alega, *em síntese*, a incidência de prescrição.

Entre as fls. 34 e 45, observa-se a movimentação equivocada do presente processo, o qual foi encaminhado à Procuradoria Regional Federal.

É o breve Relatório.

2. DAS PRELIMINARES

Conheço do Recurso, vez que presente seu pressuposto de admissibilidade, recebendo-o com efeito suspensivo (art. 16 da Res. ANAC nº. 25/08).

Da Alegação de Incidência da Prescrição Administrativa:

Cumpra mencionar que a recorrente alega a incidência de prescrição no presente processo, se baseando no *caput* do artigo 319 do CBA, entendendo, assim, restar ultrapassado o prazo de dois anos, conforme aponta o referido dispositivo:

CBA

Art. 319. 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.

Parágrafo único. O disposto no *caput* deste artigo não se aplica aos prazos definidos no Código Tributário Nacional.

Tal dispositivo, todavia, foi revogado pela 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, conforme se pode observar no no *caput* e §1º do seu artigo 1º, abaixo disposto *in verbis*:

Lei nº 9.873/99

Art. 1º 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.

§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. (...)

Nesse mesmo sentido, cabe mencionar que o art. 2º do mesmo diploma normativo prevê como marcos interruptivos do prazo prescricional a citação ou notificação do infrator, qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato e a decisão condenatória recorrível. Vale notar, ainda, que a interrupção importa em reinício da contagem do prazo.

Lei nº 9.873/99

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

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

III – pela decisão condenatória recorrível.

IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

(grifo nosso)

Por fim, o artigo 8º desta referida Lei revoga as disposições em contrário, “ainda que constantes de lei especial”, conforme abaixo *in verbis*:

Lei nº 9.873/99

Art. 8º Ficam revogados o art. 33 da Lei nº 6.385, de 1976, com a redação dada pela Lei nº 9.457, de 1997, o art. 28 da Lei nº 8.884, de 1994, e demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.

Observa-se que o referido Auto de Infração foi lavrado em 14/06/2012 (fl. 01). Notificado da infração (26/06/2012) (fl. 03), a interessada não apresentou defesa (fl. 05). Conforme inciso I do art. 2º da Lei nº 9.873/99, a prescrição da ação punitiva é interrompida pela notificação do interessado, reiniciando, assim, a contagem do prazo. Verifica-se, ainda, que a decisão de primeira instância é datada de 09/02/2015 (fls. 07 a 11). Notificado da decisão de primeira instância em 11/05/2015, o interessado encaminhou/protocolou recurso em 21/05/2015 (fls. 16 a 82).

Ou seja, verifica-se que houve marco interruptivo do prazo prescricional, o que nos leva a concluir que se encontra dentro do lapso temporal disposto no *caput* do artigo 1º da Lei nº 9.873/99, afastando-se, portanto, a alegação da empresa interessada quanto à prescrição quinquenal.

Importante apontar, também, que não houve a *prescrição intercorrente*, conforme estabelecida no §1º do art. 1º da Lei nº 9.873/99, conforme verificação dos autos, a qual segue:

1. Em 14/06/2012 foi lavrado o Auto de Infração, dando início ao processo administrativo (fl. 01);
2. Notificado da infração, em 26/06/2012 (fl. 03), a empresa autuada não apresentou defesa, o que foi certificado (fl. 05);
3. A decisão de primeira instância foi prolatada em 09/02/2015 (fls. 09 a 11), sendo o autuado notificado da decisão em 11/05/2015 (fl. 15); e
4. O interessado apresenta recurso em 26/05/2015 (fls. 16 a 82).

Diante do exposto, não houve interrupção em seu processamento em prazo igual ou superior a 03 (três) anos, não incidindo, assim, a prescrição intercorrente em nenhum momento, não cabendo, portanto, o requerido pelo interessado.

Da Alegação de Processo Arquivado:

Importante observar que o interessado, em sua defesa, aponta que o presente processo já se encontra arquivado, o que, no entanto, não condiz com a verdade dos fatos, na medida em que, como se pode depreender pelos documentos acostados, o setor competente pela decisão de primeira instância realizou um saneamento do presente processo (fl. 20 e 21v), anulando os Autos de Infração nº. 06776/2010 (Processo nº. 60800.006691/2011-22) e Auto de Infração nº. 06772/2010 (Processo nº. 60800.006678/2011-73) (fl. 20), lavrando, em seguida, o Auto de Infração nº. 1418/2014/SPO, datado de 07/04/2014 (fl. 01).

Ressalta-se que o interessado foi, devidamente, notificado quanto ao arquivamento relativo aos Autos de Infração nº. 06776/2010 (Processo nº. 60800.006691/2011-22) e Auto de Infração nº. 06772/2010 (Processo nº. 60800.006678/2011-73) (fl. 20), bem como recebeu, em 30/05/2014 (fl. 15), o novo Auto de Infração (nº.1418/2014/SPO, de 07/04/2014).

Sendo assim, deve-se apontar não haver qualquer vício com relação ao saneamento realizado pelo setor de decisão de primeira instância, podendo o presente processo seguir seu curso normal a partir da lavratura do Auto de Infração nº. 1418/2014/SPO, datado de 07/04/2014 (fl. 01).

Da Regularidade Processual:

Observa-se que o interessado foi, regularmente, notificado quanto à infração imputada, em 30/05/2018 (fl. 15), apresentou sua defesa intempestiva (fls. 18 a 23), conforme o Termo de Decurso de Prazo (fl. 16). Foi, ainda, regularmente notificado, quanto à decisão de primeira instância, em 29/05/2015 (fl. 32), apresentando o seu tempestivo Recurso, em 12/06/2015 (fls. 46 a 48).

Sendo assim, deve-se apontar que o presente processo preservou os interesses da Administração Pública, bem como os direitos aos princípios do *contraditório* e da *ampla defesa* do interessado.

3. DO MÉRITO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Operação comercial antes do término do treinamento regulamentar.

O interessado foi autuado porque, segundo à fiscalização, operou a aeronave PP-MPE, em voo produtivo, natureza treinamento, antes do término do treinamento requerido para tripulante recém-contratado por empresa de táxi aéreo. Acrescenta, ainda, que foi observado, nos registros de habilitação constantes do Sistema SACI, que o referido tripulante realizou exame de proficiência no equipamento em 01/07/2010 e voo em 28/06/2010, com a seguinte descrição contida no Auto de Infração (fl. 01), abaixo *in verbis*:

DATA: ----- HORA: ----- LOCAL: -----

DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA: Operação comercial antes do término do treinamento regulamentar.

HISTÓRICO: Em auditoria especial realizada na empresa Colt Táxi Aéreo Ltda, em 13 de setembro de 2010, constatou-se que o senhor Marcelo Fagundes Oliveira (CANAC 964981) operou a aeronave PP-MPE em voo produtivo, natureza fretamento, antes do término do treinamento requerido para tripulante recém-contratado por empresa de táxi aéreo.

Data	Hora (z)	Local	IFR	Tripulante
28/06/2010	23:32	SBSP	-	Marcelo Oliveira
	01:12	SBGR	-	
	01:30	SIGZ	-	

Verifica-se a realização de voo produtivo antes do término da experiência operacional em rota, respectivamente, operação ocorrida em 06/07/2010 e exame em 23/08/2010.

Data	Hora (z)	Local	IFR	Tripulante
06/07/2010	21:32	SBSP	0,5	Marcelo Oliveira
	22:30	SIJC	0,5	
	23:15	SDUT	-	

Assim, verifica-se o cometimento de infração capitulada art. 302, inciso II, alínea "d", do Código Brasileiro de Aeronáutica, combinado com as seções 135.244 e 135.347 do RBHA135.

Observa-se, então, o cometimento de 06 (seis) infrações autônomas, sendo 03 (três) ocorridas no dia 28/06/2010 e outras 03 (três) no dia 06/07/2010, em conformidade com a Tabela aposta acima.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA, que dispõe o seguinte, *in verbis*:

CBA

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

II – infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves: (...)

d) Tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada; (...)

(grifos nossos)

Destaca-se que, com base na Tabela da Resolução ANAC nº 25/08, para pessoa física, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 1.200,00 (grau mínimo); R\$ 2.100,00 (grau médio) ou R\$ 3.000,00 (grau máximo).

Conforme apontado pela fiscalização, verifica-se que o interessado operou a aeronave PP-MPE, em voo produtivo, natureza treinamento, antes do término do treinamento requerido para tripulante recém-contratado por empresa de táxi aéreo. Nesse sentido, deve-se observar o disposto nas Seções 135.244 e 135.347 do RBHA 135, conforme abaixo *in verbis*:

135.244 - EXPERIÊNCIA OPERACIONAL: PILOTO EM COMANDO

(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave em operações complementares como definidas no RBHA 119, a menos que essa pessoa, antes de ser designada piloto em comando, tenha completado no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, a seguinte experiência operacional em cada tipo e modelo básico de aeronave a ser voada:

- (1) aeronave monomotora (exceto aviões a reação) - 10 horas;
- (2) aeronave multimotora, com motores convencionais - 15 horas;
- (3) aeronave multimotora com motores a turbina (exceto aviões a reação) - 20 horas; e
- (4) aviões a reação - 25 horas.

(b) Na aquisição de experiência operacional cada pessoa deve atender ao seguinte:

(1) a experiência operacional deve ser adquirida após concluir com aproveitamento o apropriado programa de treinamento de solo e de voo para a aeronave e para a função a ser exercida a bordo. Provisões aprovadas para aquisição de experiência operacional devem ser incluídas no programa de treinamento do detentor de certificado;

(2) a experiência deve ser adquirida em voo durante operações complementares transportando passageiros conduzidas segundo este regulamento. Entretanto, no caso de aeronave não previamente aprovada para utilização pelo detentor de certificado, a experiência operacional adquirida em vôos de traslado ou em vôos de avaliação operacional da aeronave pode ser considerada para os propósitos desta seção;

(3) cada pessoa deve adquirir experiência operacional desempenhando as funções de piloto em comando sob a supervisão de um piloto instrutor qualificado; e

(4) as horas de experiência operacional podem ser reduzidas, não mais que 50% das horas requeridas por esta seção, pela substituição de cada hora de voo por 1 pouso e uma decolagem.

(c) As provisões dos parágrafos (a) e (b) desta seção aplicam-se, também, às operações por demanda conduzidas em aviões a reação ou em aeronaves multimotoras com configuração para passageiros igual ou superior a 10 assentos.

[(d) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e nenhuma pessoa pode trabalhar como piloto em comando de aeronaves não citadas no parágrafo (c) desta seção em operações por demanda, a menos que essa pessoa tenha completado a experiência operacional abaixo. Essa experiência deve ser adquirida de acordo com o parágrafo (b) desta seção, exceto quanto ao tipo de operação referido no subparágrafo (b)(2):

- (1) **Aeronave monomotora com motor convencional - 5 horas.**
- (2) **Aeronave multimotora com motores convencionais - 10 horas.**
- (3) **Aeronave multimotora com motores a turbina - 15 horas.]**

(...)

135.347 - PILOTOS. TREINAMENTO EM VÔO INICIAL, DE TRANSIÇÃO, DE ELEVAÇÃO DE NÍVEL E DE DIFERENÇAS

(a) O treinamento em voo inicial, de transição e de elevação de nível, e de diferenças para pilotos deve incluir voo e prática de cada procedimento e manobra contida no currículo aprovado do programa de treinamento.

(b) As manobras e procedimentos requeridos pelo parágrafo (a) desta seção devem ser executados em voo, exceto quanto a manobras e procedimentos que possam ser realizados em um simulador de aeronave ou em um dispositivo apropriado de treinamento, conforme autorizado por esta subparte.

(c) Se o programa de treinamento aprovado do detentor de certificado incluir um curso de treinamento usando um simulador de aeronave ou outros dispositivos de treinamento, cada piloto deve completar satisfatoriamente:

(1) treinamento e prática no simulador ou dispositivo de treinamento pelo menos das manobras e procedimentos que esta subparte permite serem executadas em simulador de aeronave ou dispositivo de treinamento; e

(2) um exame na aeronave ou um exame no simulador ou dispositivo de treinamento para o nível de proficiência de piloto em comando ou segundo em comando, como aplicável, pelo menos nas manobras e procedimentos que podem ser realizadas em simulador ou dispositivo de treinamento.

(d) Exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção, o treinamento requerido pelo parágrafo (a) desta seção deve incluir, pelo menos, as seguintes horas de voo programadas:

(1) treinamento inicial:

(i) grupo I:

- piloto em comando: 02 horas, 08 pousos.

(ii) grupo II:

- piloto em comando: 03 horas, 10 pousos;

- segundo em comando: 02 horas, 08 pousos.

(iii) grupo III:

- piloto em comando : 03 horas, 10 pousos;

- segundo em comando: 02 horas, 08 pousos.

(iv) grupo IV:

- piloto em comando: 03 horas, 10 pousos;

-segundo em comando: 02 horas, 08 pousos.

(2) para pilotos em comando em treinamento de transição entre aviões (ou entre helicópteros) do mesmo grupo:

(i) entre aviões (exceto a reação): 1 hora local e 4 pousos;

(ii) entre helicópteros: 1 hora local e 6 pousos; e

(iii) entre aviões a reação: 1 hora local e 5 pousos.

(3) para pilotos em comando em treinamento de transição entre aviões (ou entre helicópteros) de grupos diferentes:

(i) grupo I para qualquer outro grupo: o mesmo treinamento inicial previsto para pilotos em comando no parágrafo (d)(1) desta seção, para cada grupo específico;

- (ii) grupo II para grupo III: 2 horas de voo local e 8 pousos; e
 - (iii) grupo III para grupo IV (aviões somente): 3 horas de voo local e 10 pousos.
- (4) para pilotos segundo em comando em treinamento de elevação de nível no mesmo avião (ou mesmo helicóptero):
- (i) grupo Iia: 02 horas e 08 pousos.
 - (ii) grupo Iib: 02 horas e 10 pousos.
 - (iii) grupo IIIa: 02 horas e 08 pousos.
 - (iv) grupo IIIb: 02 horas e 10 pousos.
 - (v) grupo IV: 02 horas e 08 pousos.
- (5) para pilotos segundo em comando em treinamento de transição entre aviões (ou helicópteros) do mesmo grupo: 1 hora de voo local e 5 pousos.
- (6) para pilotos segundo em comando em treinamento de transição entre aviões (ou helicópteros) de grupos diferentes: 1 hora de voo local e 5 pousos.
- (e) Não obstante o previsto no parágrafo (d) desta seção, um detentor de certificado pode optar por um programa de treinamento inicial para pilotos realizado basicamente em simulador de voo, desde que:
- (1) o programa atenda ao disposto no parágrafo (a) desta seção e demais dispositivos aplicáveis desta subparte.
 - (2) as horas em simulador sejam, no mínimo, como abaixo:
 - (i) aviões do grupo IIIa : piloto em comando e/ou segundo em comando: 16 horas.
 - (ii) aviões do grupo IV : piloto em comando e/ou segundo em comando: 16 horas.
 - (iii) demais aviões: piloto em comando e/ou segundo em comando: 10 horas.
 - (iv) helicópteros : piloto em comando e/ou segundo em comando: 16 horas.
 - (3) ao término do treinamento, o piloto seja aprovado em exame de voo no simulador conduzido por um INSPAC.
 - (4) após o exame em simulador, o piloto realize um voo local com um mínimo de 5 pousos, com um instrutor da aeronave. Se o treinamento for realizado em simulador fase III, a critério do DAC, esse requisito poderá ser dispensado. Para helicópteros, o voo local deverá ter um mínimo de 8 pousos.
 - (f) Após completar o treinamento local, o piloto receberá um certificado de piloto em instrução, a fim de obter a experiência de operação em rota, quando então será submetido a um exame em rota para a obtenção da qualificação final. (Ver 135.244).

Ao se relacionar o fato concreto descrito nos autos do presente processo com o que determina os fragmentos legais descritos acima, configura-se o descumprimento da legislação em vigor pelo Autuado.

4. DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)

No caso em tela, a fiscalização desta ANAC alega, em Relatório nº 84/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fls. 02 e 03), informa que, em auditoria especial na empresa COLT TÁXI AÉREO LTDA., em 13/09/2010, foi constatado que o Sr. Marcelo Fagundes Oliveira (CANAC 964981) operou a aeronave PP-MPE, em voo produtivo, natureza treinamento, antes do término do treinamento requerido para tripulante recém-contratado por empresa de táxi aéreo. Acrescenta, ainda, que foi observado, nos registros de habilitação constantes do Sistema SACI, que o referido tripulante realizou exame de proficiência no equipamento em 01/07/2010 e voo em 28/06/2010, conforme as tabelas constantes do referido Auto de Infração, contrariando, assim, a alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c as Seções 135.244 e 135.347 do RBHA 135.

5. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

Apesar de ter sido notificado da infração imputada, em 28/05/2014 (fl. 15), o interessado não apresentou defesa conforme o Termo de Decurso de Prazo (fl. 16). Antes da decisão de primeira instância, o interessado apresenta a sua defesa (fls. 18 a 23), oportunidade em que requer que seja "acolhida a 'defesa da Autuação', cancelando as penalidades dela decorrentes e declarando a nulidade do Auto de Infração, para não ocorrer o *bis in idem*" (*grifos no original*). Nesse sentido, deve-se apontar as sólidas considerações apostas em sede de decisão de primeira instância, oportunidade em que o analista técnico pode abordar, com clareza e acertividade, a todos os argumentos apresentados à época, o que me leva a adotar os seus argumentos, *in totum*, como válidos, conforme o disposto no §1º do artigo 50 da Lei nº. 9.784/99.

Notificado da decisão imputada (fl. 32), em 29/05/2015, o autuado, em fase recursal (fls. 46 a 48), alega, *em síntese*, a incidência de prescrição, o que, *contudo*, já foi afastado nas preliminares a esta análise.

Sendo assim, deve-se apontar que o interessado, tanto em defesa quanto em sede recursal, não consegue afastar as alegações da fiscalização desta ANAC.

6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

Das Condições Atenuantes:

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº. 25/08 e a IN ANAC nº. 08/08, que dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da ANAC determinam, *respectivamente*, em seu artigo 22 e artigo 58, que sejam

consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

Em decisão de primeira instância foi reconhecida a existência de uma condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC. nº 25/08, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§1º São circunstâncias atenuantes:

I – o reconhecimento da prática da infração;

II – a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;

III – a inexistência de aplicação de penalidades no último ano. (...)

Deve-se concordar com esta posição, na medida em que, *em nova consulta*, realizada em 06/05/2018, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC (SEI! 1789679), correspondente ao interessado, observa-se a ausência de sanções administrativas, compreendidas dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto do presente processo. Dessa forma, observa-se que tal circunstância deve ser aplicada, configurando, *no caso em tela*, a presença da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08.

Das Condições Agravantes:

No caso em tela, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, conforme abaixo *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

Art. 22. Para efeitos de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes. (...)

§2º São circunstâncias agravantes:

I – a reincidência;

II – a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III – a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV – exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V – a destruição de bens públicos;

VI – o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (...)

Em sendo assim, observa-se não existir nenhuma circunstância agravante e estar presente uma condição atenuante, conforme previsto no inciso III do §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08.

7. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Observa-se que a sanção aplicada pela decisão de primeira instância administrativa foi no valor de R\$ R\$ 1.200,00 (grau mínimo). Destaca-se que, com base na Tabela desta Resolução, o valor da multa, referente à alínea “d” do inciso II do artigo 302 do CBA, poderá ser imputado em R\$ 1.200,00 (grau mínimo); R\$ 2.100,00 (grau médio) ou R\$ 3.000,00 (grau máximo).

Na medida em que há a presença de uma circunstância atenuante, conforme inciso III §1º do artigo 22 da Resolução ANAC nº. 25/08, sem quaisquer condições agravantes das previstas nos incisos do §2º do mesmo artigo 22, a sanção de multa deve ser mantida no *patamar mínimo* previsto para cada ato infracional praticado, perfazendo, então, um total de R\$ 7.200,00 (sete mil e duzentos reais).

Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade ao interessado no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas, tanto em defesa quanto em sede recursal.

8. DA CONCLUSÃO

Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO**, assim, a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais)**, que é o correspondente ao *patamar mínimo* atribuído à cada infração em tela, perfazendo, então, um **total de R\$ 7.200,00 (sete mil e duzentos reais)**.

É o Parecer e Proposta de Decisão.

Submete-se ao crivo do decisor.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS
Especialista de Regulação em Aviação Civil
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 07/05/2018, às 14:38, 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 **1771504** e o código CRC **6A8F1DE5**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1126/2018

PROCESSO Nº 00066.025329/2014-22

INTERESSADO: MARCELO FAGUNDES OLIVEIRA

Brasília, 07 de maio de 2018.

1. Trata-se de requerimento interposto pelo Sr. **MARCELO FAGUNDES OLIVEIRA**, contra decisão de primeira instância proferida pela SPO (Superintendência de Padrões Operacionais), na qual restou aplicada a multa, sem agravante e com atenuante, no valor de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais), crédito de multa nº 647.760/15-5, pela irregularidade descrita no Auto de Infração nº 01418/2014/SSO – *Operação comercial antes do término do treinamento regulamentar* – e capitulada na alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c as Seções 135.244 e 135.347 do RBHA 135, para cada uma das infrações, perfazendo-se um total de R\$ 7.200,00 (sete mil e duzentos reais), conforme tabela demonstrativa aposta no referido Auto de Infração, onde se observa 03 (três) infrações no dia 28/06/2010 e outras 03 (três) infrações no dia 06/07/2010.

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e com fundamento no art. 50, §1º, da Lei nº. 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos apresentados na Proposta de Decisão [**Parecer nº. 1035(SEI)/2018/ASJIN - SEI nº 1771504**] e, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº. 3.061 e nº. 3.062, ambas de 01/09/2017, e **com fundamento no art. 17-B, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008**, e competências conferidas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, **DECIDO:**

Monocraticamente, por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pelo Sr. **MARCELO FAGUNDES OLIVEIRA**, e por **MANTER a multa aplicada no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais) para cada ato infracional**, com reconhecimento da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, e sem agravantes, pela prática da infração descrita no Auto de Infração nº 01418/2014/SSO, capitulada na alínea "d" do inciso II do artigo 302 do CBA c/c as Seções 135.244 e 135.347 do RBHA 135, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00066.025329/2014-22 e ao **Crédito de Multa nº (SIGEC) 647.760/15-5, perfazendo-se um total de R\$ 7.200,00 (sete mil e duzentos reais)** .

À Secretaria.

Publique-se.

Notifique-se.

Vera Lucia Rodrigues Espindula

SIAPE 2104750

Presidente Turma Recursal RJ-ASJIN



Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula, Presidente de Turma**, em 07/05/2018, às 16:11, 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 **1771506** e o código CRC **81AFB35E**.

