

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA, nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS														
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Ciência do AI	Defesa Prévia (DP) - Pedido do desconto de 50%	Diligência (Solicitação de documentos)	Decisão de Primeira Instância (DC1) - Concessão do desconto de 50%	Ciência da DC1 - 50%	Decisão de Primeira Instância (DC1) - Após não pagamento da multa com o desconto de 50%	Ciência da nova DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.035277/2013-21	659098175	02477/2013/SSO	18/01/2013	22/01/2013	26/03/2013	22/12/2017	03/03/2016	17/11/2016	25/11/2016	13/02/2017	16/02/2017	RS 3.500,00 (Três mil e quinhentos reais)	24/02/2017	02/08/2017

Enquadramento: Art. 299, inciso I, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

Infração: Procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelam falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas do certificado de habilitação técnica - Aeronauta utilizou CANAC de piloto estranho à operação.

Proponente: Rodrigo Camargo Cassimiro – SLAPE 1624880 – Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Os autos evidenciam - RF N. 32/2013/GVAG-SP/SSO/UR/SP (DOC SEI 0167343 - fls. 02) que:

Durante a inspeção de rampa no Aeroporto de Congonhas, no dia 18/01/2013 (conforme Ordem de Serviço 4/2013/GVAG-SP/SSO/UR/SP - 00066.001394/2013-81), os inspetores Henrique Vitor de Oliveira (A-2052) e Marcos Henrique Bueno da Silva (A-1663), inspecionaram os documentos da aeronave matrícula PT-OUR e seus tripulantes. Posteriormente na GVAG-SP, os inspetores supracitados constataram verificando a movimentação da aeronave matrícula PT-OUR no sistema SACI da ANAC, que foi utilizado o CANAC de um piloto que não participava da operação em 18/01/2013, ou seja, não estava tripulando a referida aeronave.

Face ao exposto e diante do documento anexado a este Relatório de Fiscalização, o piloto Marcelo de Souza Assucena Costa (CANAC 103613) agiu com falta de idoneidade na prestação de informações ao utilizar o CANAC de piloto estranho a operação. Art. 299, Inciso I da lei 7565 (Código Brasileiro de Aeronáutica), de 19 de dezembro de 1986.

Devido ao constatado aconselha-se a SSO a cassação ou suspensão da licença do piloto Marcelo de Souza Assucena Costa (CANAC 103613).

3. Anexaram-se os seguintes documentos:

- a) Cópia do RVSO 14091/2013 de 18/01/2013 (DOC SEI 0167343 - fls. 03/05);
- b) Foto da aeronave PT-OUR, no momento em que o interessado encontrava-se na posição direita, primeiro em comando (DOC SEI 0167343 - fls. 11);
- c) Imagem da tela de detalhes do aeronavegante em questão - Interessado - em que se observa seu número ANAC, que é diferente do apostado no campo de piloto em comando responsável pelas operações do dia 18/01/2013 na aeronave PT-OUR (DOC SEI 0167343 - fls. 18/19); e
- d) Imagem da tela de registros de decolagens da aeronave PT-OUR na data da infração, em que se observa número ANAC do piloto em comando responsável pelas operações diverso do pertencente ao Interessado (DOC SEI 0167343 - fls. 20).

4. Desses, destacam-se aqui as seguintes informações:

a) Cópia do RVSO 14091/2013 de 18/01/2013 (DOC SEI 0167343 - fls. 03/05)

5. RESULTADOS
 Durante a inspeção realizada no dia 18 de Janeiro de 2013 foram encontrados os seguintes resultados:

PT-OUR (BH29 - Pontocom Services LTDA) - Na chegada da aeronave ao aeroporto de Congonhas, foi notado que o senhor Marcos, Gonçalves Maia (587220) estava posicionado no assento da esquerda do helicóptero, local designado para a função de segundo em comando, enquanto que o **senhor Marcelo de Souza Assucena Costa (103613) estava posicionado no assento da direita, local reservado para a função de primeiro em comando, ressalta-se que o pouso fora realizado pelo senhor Marcelo de Souza Assucena Costa (103613), uma vez que o senhor Marcos Gonçalves Maia (587220) não estava com as mãos no comando da aeronave. No corte dos motores, os inspetores da ANAC, senhor Henrique Vitor de Oliveira e Marcos Henrique Bueno da Silva, se apresentaram ao senhor que estava posicionado no local destinado à função de comandante e explicaram que a aeronave e tripulantes passariam por uma inspeção da ANAC. Neste instante o senhor Marcelo de Souza Assucena Costa (103613) comunicou que iria ao banheiro e que em breve voltaria, porém não regressou.** Neste tempo o senhor Marcos Gonçalves Maia (587220) dirigiu-se aos inspetores e se apresentou como o comandante, explicou que a aeronave é homologada para duas pessoas e que por isso estava sentado na poltrona da esquerda.

No decorrer da inspeção foi percebido que a aeronave não dispunha de diário de bordo, requerido pelo Código Brasileiro de Aeronáutica em seu artigo 20, inciso III, visto que o mesmo não fora apresentado quando requisitado pelos inspetores. O senhor Marcos Gonçalves Maia (587220) fora avisado da necessidade de tal documento e que não poderia decolar com o helicóptero se o mesmo não estivesse à bordo. O tripulante comunicou que o registro de bordo encontrava-se no Rio de Janeiro / RJ, nesta hora a equipe de inspetores comunicou que estaria realizando inspeções de rampa no aeroporto e que assim que o diário de chegasse deveria ser apresentado aos inspetores da ANAC. Foi reforçado também que o senhor Marcelo de Souza Assucena Costa (103613) tripulante se esvaiu do local, deveria se apresentar aos inspetores, inclusive fornecendo sua CHT para conferência. No momento da verificação dos documentos, foi comprovado que o senhor Marcos Gonçalves Maia (587220) não dispunha da habilitação BH29, requerida para operar o helicóptero Bell 429, no entanto o mesmo efetuou cheque no dia 14/01/2013 e apresentou aos inspetores a digitalização da FAP no seu tablet.

No período da tarde foi apresentado aos inspetores o diário de bordo, bem como a CHT do senhor Marcelo de Souza Assucena Costa (103613). Já na Representação Regional São Paulo foi comprovado que o senhor Marcos Gonçalves Maia (587220) não possui realmente a habilitação BH29, e mais tarde, em consulta à de GPEL, notou-se que o mesmo requereu a averbação dessa licença apenas no dia 16/01/2013. **Foi possível verificar também que o senhor Marcelo de Souza Assucena Costa (103613), que atuava como primeiro em comando, e estava operando a aeronave, não dispunha da habilitação BH29 também.** Outro fato importante a ser salientado é que **O PLANO DE VOO NÃO FOI PREENCHIDO POR NENHUM DOS PILOTOS CITADOS ATÉ O MOMENTO, SEGUNDO INFORMAÇÕES DO DECOLAGEM CERTA, O PLANO DE VOO FOI PREENCHIDO NO NOME DE MARCO ANTÔNIO BEOLCHI ADAMI (970963).**

b) Foto da aeronave PT-OUR, no momento em que o interessado encontrava-se na posição direita, primeiro em comando (DOC SEI 0167343 - fls. 11)



Detalhe mostrando os pilotos Marcelo de Souza Assucena Costa (CANAC 103613) na posição a direita (primeiro em comando) e Marcos Gonçalves Maia (CANAC 587220) na posição a esquerda (segundo em comando)

c) Imagem da tela de detalhes do aeronavegante em questão - Interessado - em que se observa seu número ANAC, que é diferente do apostado no campo de piloto em comando responsável pelas operações do dia 18/01/2013 na aeronave PT-OUR (DOC SEI 0167343 - fls. 18/19)

d) Imagem da tela de registros de decolagens da aeronave PT-OUR na data da infração, em que se observa número ANAC do piloto em comando responsável pelas operações diverso do pertencente ao Interessado (DOC SEI 0167343 - fls. 20)

Detalhe Aeronavegante

Código ANAC: 103613

Dados Pessoais

Nome: MARCELO DE SOUZA ASSUCENA COSTA

Logradouro: ESTRADA DOS TRÊS RIOS

Complemento: BLOCO 02 APARTAMENTO Número: 1030 304

Bairro: FREGUESIA (JACAREPAGUÁ)

Cidade: RIO DE JANEIRO UF: RJ

CEP: 22745005 País: BRA

Data Nascimento: 24/11/1980 UF: RJ

Nacionalidade: BRA Empresa: CHO

Identidade: 08958250-6 Órgão: IFP

CPF: 05498969708 Telefone: 2121130314

Cellular: 2178398211 E-Mail: ASSUCENAFLYER@GMAIL.COM

Cert. Militar: 01006257097 2

Título Eleitor: 11191860037 Zona: 013 UF: RJ




Lista de Registros

Usuário	Piloto	2º Piloto	Aeronave	Categoria	Tipo Voo	POB	Aerodromo Origem	Aerodromo Destino	Data	Ocorrências
SBSB	970962		PTOUR	TPP	V	TBN	SNWW	SNWW	18/01/2013 16:00:45	Nenhuma ocorrência
SBJR	970962		PTPUR	TPP	V	4	SBJR	SIWS	18/01/2013 06:39:48	Nenhuma ocorrência
SBJR	970962		PTOUR	TPP	V	0	SBJR	SIWS	18/01/2013 06:39:34	Nenhuma ocorrência

Total itens: 3

Primeiro | 1 | Último

<https://sistemas.anac.gov.br/SACI/DCERTA/Consulta/ConsultaOnline.asp?idMdl=341-4432>

5. Ato contínuo, lavrou-se o auto de infração (DOC SEI 0167343 - fls. 01), descrevendo-se o fato assim: "Durante inspeção de rampa no Aeroporto de Congonhas, no dia 18/01/2013, foram inspecionados os documentos da aeronave matrícula PT-OUR e seus tripulantes. Posteriormente constatou-se, verificando a movimentação da aeronave matrícula PT-OUR no sistema SACI da ANAC, que foi utilizado o CANAC de um piloto que não participava da operação em 18/01/2013, ou seja, não estava tripulando a referida aeronave".

6. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

HISTÓRICO

7. Respaldo pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 aproveita-se como parte integrante desta análise relato constante da decisão de primeira instância constante dos autos.

8. Em Defesa Prévia (DOC SEI 0167343 - fls. 26/27), o interessado solicita a concessão do desconto de 50% sobre o valor médio da multa previsto no art. 61 da IN ANAC n. 008/2008.

9. Deferiu-se o pedido de concessão de desconto. Contudo, o Interessado não efetuou o pagamento da multa no prazo, levando à prolação de nova Decisão.

10. A Decisão de Primeira Instância (DC1), vide DOCs SEI 0404926 e 0420886, após análise de todos os elementos dos autos, entendeu pela materialidade infracional, condenando o Interessado à sanção de multa no valor de R\$ 3.500,00 (Três mil e quinhentos reais), patamar médio, sem a incidência de circunstâncias atenuantes e agravantes. Especificou ainda:

2.1. Legislação aplicável

A infração foi capitulada no artigo 299, inciso I do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, nestes termos:

Art. 299. Será aplicada multa de (vetado) até 1.000 (mil) valores de referência, ou de suspensão ou cassação de quaisquer certificados de matrícula, habilitação, concessão, autorização, permissão ou homologação expedidos segundo as regras deste Código, nos seguintes casos:
1 - procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelem falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas dos certificados de habilitação técnica;

2.2. Análise da Defesa

O autuado se manifestou tempestivamente dentro do prazo de defesa instaurado pela notificação para, nos termos do art. 61, §1º da Instrução Normativa - IN 08/2008, cuja redação foi alterada pela IN 09/2008, requerer a aplicação do critério de arbitramento previsto para o desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor da multa, esta calculada pelo valor médio do enquadramento e atendendo os requisitos necessários para a concessão.

Para a incidência do critério especial de dosimetria (§ 1º do art. 61 da IN ANAC n.º 08/2008), a norma exige, portanto, o pronto pagamento do crédito a ser constituído (caput do art. 61 da IN ANAC n.º 08/2008), só se justificando, inclusive, a medida por visar e permitir a imediata resolução do processo administrativo, por meio do cumprimento da penalidade a ser aplicada, sob pena de, não efetuando o recolhimento do valor devido, no prazo de 20 (vinte) dias a contar do recebimento da notificação de decisão, não mais fazer jus à aplicação do referido critério extraordinário de dosimetria.

Uma vez que não foi realizado o pagamento, o processo retomou para decisão em primeira instância, sendo dado agora o prosseguimento do feito para a apuração dos fatos objeto da autuação.

Garantido o direito de defesa e o acesso irrestrito aos autos, o tripulante pode se manifestar nos autos com total liberdade, mas preferiu manter-se silente – prerrogativa que lhe assiste –, o que não prejudica esse Processo.

Por sua vez, o autuado não trouxe qualquer elemento de prova a seu favor, deixando transcorrer in albis o prazo para apresentação de suas justificativas. Ademais, a Lei nº 9.784/99 dispõe, em seu art. 36, que "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."

O Auto de Infração configura Ato Administrativo, revestindo-se, portanto, do atributo da presunção de legitimidade e veracidade, que pode ser elidida por prova em sentido contrário, cujo ônus é do infrator. No entanto, o autuado não se manifestou deixando transcorrer in albis o prazo de sua defesa.

Verifica-se que o Agente Fiscalizador acostou elementos probatórios suficientes para corroborar a Autuação. No entanto, eventual ausência de documentos não tem o condão de invalidar os atos administrativos constantes do processo ora analisado. Vê-se, sobretudo, que o Inspetor confeccionou o AI e Relatório de Fiscalização fazendo constar as marcas da aeronave (PT-OUR), a descrição do fato tido como infracional, a legislação infringida, bem como as demais evidências que foram possíveis de serem colhidas durante a inspeção.

A descrição contida no Auto de Infração, bem como o RVSO nº 14091/213 (fls. 03/05) e as evidências fotográficas colhidas durante inspeção (fls. 10/12), além de demonstrar quem eram os tripulantes a bordo da aeronave e quem estava no comando do aparelho, descreveu os fatos com o grau e precisão necessários para garantir a possibilidade de Defesa ao Interessado. Este, entretanto, apesar de devidamente cientificado da irregularidade a ele imputada, manteve-se silente nos autos, não apresentando elementos capazes de desconstituir a infração.

Vale reafirmar que o Fiscal, no exercício de suas atribuições, tem fé pública, logo, caberia ao Autuado desconstituir a presunção de veracidade e de legitimidade de que gozam os atos administrativos, em especial, aqueles exercido com amparo no poder de polícia, como no presente caso.

Em determinados casos, a fé pública do Agente Fiscalizador tem força probatória para comprovar o cometimento ou não de uma infração, em especial nos casos em que o autuado compe tripulação de maneira irregular, como neste caso analisado

2.3. Conclusão

Os documentos contidos no Conjunto Probatório atestam a ocorrência da infração, desta forma, restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 299, inciso I do Código Brasileiro de Aeronáutica.

3. PROPOSTA DE DECISÃO

Faço ao exposto, sugere-se a aplicação d multa no patamar médio, no valor de R\$ 3.500,00 (Três mil e quinhentos reais), com espeque no Anexo I, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a ausência de circunstância agravante ou atenuante prevista no parágrafo primeiro ou segundo, conforme consulta ao SKEEC, considerando o nol taxativo fitecido no art. 22 da referida Resolução.

11. O interessado foi devidamente notificado da decisão condenatória, interpondo RECURSO ADMINISTRATIVO (DOC SEI 0487876) em que alega:

- I - não ter participado da infração;
- II - incidência de prescrição intercorrente; e
- III - serem-lhe aplicáveis as três circunstâncias atenuantes do art. 22, § 1º, da Resolução 25/08 da ANAC.

12. Ao cabo, requer a anulação da DC1 ou a sua reforma, com a redução do valor da multa para o patamar mínimo.

13. É o relato.

PRELIMINARES

14. Primeiramente, salienta-se que não se encontram no presente processo vícios insanáveis. Ao interessado garantiu-se o direito de manifestação nos autos, podendo, inclusive, produzir provas. Observa-se que assim o fez, uma vez que apresentou diversas peças em sua defesa, sendo-lhe facultado apresentar provas à qualquer momento.

15. Assim, tem-se que em momento algum houve prejuízo ao exercício de defesa do Interessado ou à Administração. O AI, lavrado em 14/07/2017, traz expressamente que: "Durante inspeção de rampa no Aeroporto de Congonhas, no dia 18/01/2013, foram inspecionados os documentos da aeronave matrícula PT-OUR e seus tripulantes. Posteriormente constatou-se, verificando a movimentação da aeronave matrícula PT-OUR no sistema SACI da ANAC, que foi utilizado o CANAC de um piloto que não participava da operação em 18/01/2013, ou seja, não estava tripulando a referida aeronave". Desse modo, está clara a transgressão.

16. Note-se que o Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o sobre o

Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer): "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 providências administrativas cabíveis."

17. Com base, nesse dispositivo, resta claro que verificada a infração, deve-se lavrar o respectivo AI, exatamente como verifica-se no presente caso.

18. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 25 de 25 de Abril de 2008, complementa: "Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI."

19. O auto de infração como principal documento de um processo administrativo traz embutido em si dois dispositivos primordiais para sua validade, que são a descrição do fato e seu enquadramento legal. Eles são os elementos necessários para que se informe, precisamente, o tipo infracional, permitindo, dessa forma, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

20. A descrição objetiva do fato, conforme ocorreu, é suficiente para a construção da defesa, conforme jurisprudência dos tribunais superiores pátrios do STF e STJ:

– STF: RMS 24.129/DF, 2ª Turma, DJe 30/04/2012: "Exercício do direito de defesa. A descrição dos fatos realizada quando do indiciamento foi suficiente para o devido exercício do direito de defesa. Precedentes: MS 21.721; MS 23.490. (grifamos)

(...)

– Excerto de julgado do STJ: "O indiciado se defende dos fatos que lhe são imputados e não de sua classificação legal, de sorte que a posterior alteração da capitulo legal da conduta não tem o condão de inquirir de nulidade o processo. Precedentes: (MS 14.045/DF, Rel. Min. Napoleão Nunes Maia Filho, Terceira Seção, DJe 29.4.2010; MS 10.128/DF, Rel. Min. Og Fernandes, Terceira Seção, DJe 22.2.2010; MS 12.386/DF, Rel. Min. Felix Fischer, Terceira Seção, DJ 24.9.2007, p. 244" (STJ, MS 12.677/DF, 1ª Turma, DJe 20/04/2012). (grifamos)

21. No presente caso, os fatos estão corretos e precisamente descritos, com todos os elementos necessários para a perfeita tipificação da infração. Ainda, a norma transgredida também se encontra claramente indicada, não havendo que se falar em embaraços ao exercício da ampla defesa e do contraditório. Desse modo encontra-se perfeitamente configurada a motivação do ato, uma vez que como afirma Hely Lopes Meirelles (MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**, 29ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 152.): "denomina-se motivação a exposição ou a indicação por escrito dos fatos e dos fundamentos jurídicos do ato".

22. O exame da ocorrência, ou não, da incidência de prescrição intercorrente deve ser abalizada pela Lei nº 9.873/99, mais especificamente pelo §1º, do art. 1º da lei.

23. Além disso, importante destacar que uma vez instaurado o procedimento administrativo, nos termos do Parecer CGCOB/DICON nº 005/2008 "... correm simultaneamente contra a Administração a prescrição de cinco anos e a prescrição intercorrente de três anos (...)" [1]

24. Escrutinando o texto legal, é possível concluir que a prescrição intercorrente tem alguns requisitos para que se caracterize, quais sejam: i) processo administrativo paralisado por mais de 3 (três) anos; ii) pendente de julgamento ou despacho. É importante que se tenha em mente que estamos diante de um ônus à administração, cujo intento é o combate à morosidade do processo. Este princípio está estritamente ligado ao princípio constitucional da eficiência na administração pública.

25. Conforme exposto na Nota nº 04/2014/DIGEVAT/CGCOB/PGF: "com efeito, paralisado é o mesmo que parado, de modo que qualquer movimento que se faça para impulsionar o processo administrativo adiante modifica a condição anterior de inércia do processo." É dizer, que traga alteração substancial à figura da matéria tratada nos autos, com o um mínimo teor de análise do direito tratado (para suprir o requisito legal "pendente de análise ou despacho"), objetivando tornar a solução do caso, seja ela a constituição da pretensão punitiva, cada vez mais tangível.

26. Nos termos do art. 2º, § 1º da Lei nº 9.873/99 e da Nota Técnica CGCOB/DICON nº 043/2009, restou consignado que "a interrupção da prescrição intercorrente não se limita às causas previstas no art. 2º, da Lei nº 9.873/98, bastando para tanto que a Administração pratique atos indispensáveis para dar continuidade ao processo administrativo". Assim, no tocante aos marcos interruptivos da prescrição intercorrente, notamos aqui que o legislador optou no §1º, do art. 1º da lei de prescrição administrativa por um rol exemplificativo de hipóteses de interrupção que, embora também aproveite das hipóteses do art. 2º, lança mão da característica essencial de modificação da condição anterior do processo para caracterizar um marco interruptivo.

27. De acordo com o Parecer CGCOB/DIGEVAT Nº 0013/2013 (disponível em: < <https://redeagu.agu.gov.br/Principal.aspx> >):

9. Bem, pode-se sintetizar, a partir de tudo quanto mencionado acima, que, para a caracterização da prescrição intercorrente, prevista no § 1º do artigo 1º da Lei nº 9.873/99, é indispensável a demonstração (i) de que houve a paralização imotivada do processo, de forma a revelar a completa inércia da Administração, ante a ausência da prática de qualquer ato processual tendente a apurar a infração ou (ii) de que, embora tenha havido manifestação administrativa, fique comprovado que esse ato caracterizou-se como meramente processual, sem aptidão para dar o impulso necessário à solução da demanda. Esfina para evitar a configuração da prescrição intercorrente é fundamental comprovar a tramitação qualificada dos autos, assim entendida como aquela em que os atos são indispensáveis para a continuidade do processo administrativo.

28. Ademais, segundo a Nota DIGEVAT/CGCOB/PGF/AGU nº 006/2014:

1(b). O prazo prescricional trienal (art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.873/99, de 23 de novembro de 1999) é interrompido com a prática de atos que dão impulso ao processo. Deliberação por unanimidade.

29. Dito isso, resta averiguar se o processo ficou paralisado, sem movimentação ou diligências substanciais (e não meros encaminhamentos) por mais de três anos.

30. Considerando a movimentação processual, registrada no quadro de marcos processuais presente no início desta peça, vê-se que não houve decurso temporal superior a três anos apto a ensejar a configuração da prescrição intercorrente, porquanto praticaram-se no processo atos que importaram impulsionamento qualificado, essenciais para o seu deslinde, sempre antes de transcorrido o prazo trienal.

31. Assim, não há nos autos quaisquer nulidades.

32. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise e o exposto acima, acuso regularidade processual no presente feito. Foram preservados todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

33. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada à interessada pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos do processo, destacadas nos quadros do item 4 acima, a inobservância pelo interessado, ao disposto no Art. 299, inciso I, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

34. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, este relator ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação da prática infracional, bem como fundamentação e a motivação da penalidade aplicada, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente voto.

35. **Das razões recursais** - O Recorrente não trouxe em recurso, nenhuma argumentação sustentada por prova apta a desconstituir a materialidade infracional, que foi muito bem demonstrada pela Fiscalização.

36. Não havendo argumentação com prova em contrário, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização. A autuação do Inspetor de Aviação Civil - INSPAC é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da lei 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

Art. 36 Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e o do disposto do art. 37 desta lei.

37. A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que todos os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e de veracidade, por serem dotados da chamada fé pública. "Trata-se de presunção relativa (*juris tantum*), que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova". (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo**. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).

38. Pode-se dizer, portanto, que os atos emanados do Estado, independente de qual seja sua natureza – presumem-se verdadeiros até prova em contrário. A própria Constituição do Brasil estabelece que declarações e informações da Administração gozam de fé pública:

Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

(...)

II - recusar fé aos documentos públicos;

39. Se não se pode recusar a fé dos documentos públicos, é lógica a interpretação de que isso implica que os documentos (e atos) da Administração reputam-se (presumem-se) válidos. E mais, reputam-se válidos porque os atos administrativos se postam vinculados ao princípio da estrita legalidade, cujo efeito óbvio é que a Administração e seus agentes não podem atuar senão dentro dos limites legalmente postos, diferente dos entes privados, que podem atuar livremente contanto que não firam os limites legais.

40. Ressalte-se que a Fiscalização forneceu provas da materialidade infracional (*vide* item 4, quadros b, c e d acima) e informações bem precisas quanto ao momento da constatação infracional, dada *in loco*, como o fato do Interessado ter se evadido do local (*vide* quadro 4 do item 4 acima). Assim, ante ao fato conteúdo probatório, sustentado pela presunção de veracidade, só seria possível ao interessado desconstituir a materialidade infracional mediante a apresentação de provas robustas. Todavia, como visto, assim não procedeu, pois não acostou quaisquer documentos tampouco deu quaisquer argumentos verossímeis.

41. Portanto, resta, como provado nos autos, que o Interessado, não possuidor da **habilitação**

pertinente, BH29, operou a aeronave PT-OUR, no dia 18/01/2013 e utilizou o CANAC de outro piloto, estranho à operação, nos registros de voo referentes à essa operação (sob exame).

42. Acrescente-se que a conduta praticada pelo atuado enquadra-se como erro de fato e de direito, vez que inobservam norma cogente e de aplicação *erga omnes* regularmente expedida pela ANAC.

43. Saliente-se que o cumprimento de norma *erga omnes* vigente é objetivo, sem distinção de elemento volitivo, a não ser que expressamente consignado pela norma regulamentar. Como os normativos em comento não fazem expressamente esta distinção, não há que falar em exigência de voluntariedade para incursão na infração.

44. Este entendimento é corroborado por Hely Lopes Meirelles, que destaca que a multa administrativa, diferente das sanções penais, é de natureza objetiva, isto é, prescindindo da caracterização da culpa ou do dolo do infrator para ser devida, uma vez que decorre do exposto descumprimento de conduta desejável imposta pelo Estado, decorrente precipuamente da supremacia do interesse público. (MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 1999.)

45. Desse modo, resta claro que, no presente caso, como estabelecido por norma cogente oponível a todos os abrangidos em seu espectro, de caráter vinculativo, não há margem para exceções quanto ao seu cumprimento no que tange a ausência do elemento volitivo.

46. Ainda, faz-se importante destacar o ensino de Celso Antônio Bandeira de Mello de que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar, mas existem as que se limitam a esta função, e outras que buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado (multas ressarcitórias) como também as que apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação positiva (astreinte). (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 24ª., São Paulo, Malheiros Editores, 2012, p. 864/865 e p. 879).

47. Daí a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC 25/2008.

48. Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos da Resolução 25/2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora – e, no caso, efetivamente não houve extrapolção. Pelo contrário, aplicou-se inclusive o valor médio. Pelo fato de isto restar bem configurado nos autos, em especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo normativo (Anexo da Resolução ANAC 25/2008), não prosperam quaisquer alegações quanto à aplicação da sanção de multa e ao seu valor.

49. **Ante o exposto, tem-se que as razões dos recursos não lograram êxito em afastar a prática infracional objeto do presente feito e atribuída ao interessada, restando esta configurada nos termos aferidos pela fiscalização.**

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

50. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes

51. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 ("o reconhecimento da prática da infração") **entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo.** Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

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

53. Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado nas datas dispostas no quadro em epígrafe – que são as datas das infrações ora analisadas.

54. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado que há penalidade (SEI 0404949) anteriormente aplicada ao atuado nessa situação, a exemplo dos créditos de multa 654704164 e 654705162.

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

56. Dada a presença de circunstância atenuantes e ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 3.500,00 (Três mil e quinhentos reais), que é o valor médio previsto, à época do fato, para a hipótese em tela - COD. FIP, "I", da Tabela de Infrações CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA - ART. 299- P. Física - do Anexo I, da Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores.

57. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto aos valores das multa aplicadas pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste amazado, entendo que cabe sua **MANUTENÇÃO**, no patamar médio, R\$ 3.500,00 (Três mil e quinhentos reais).

CONCLUSÃO

58. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de **MARCELO DE SOUZA ASSUCENA COSTA**, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.035277/2013-21	659098175	02477/2013/SSO	18/01/2013	22/01/2013	Procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelam falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas do certificado de habilitação técnica - Aeronauta utilizou CANAC de piloto estranho à operação.	Art. 299, inciso I, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.	R\$ 3.500,00 (Três mil e quinhentos reais)

59. **Diante da possibilidade da ocorrência concomitante de infração administrativa e PRÁTICA CRIMINAL, faz-se necessária a REMESSA DOS AUTOS À PROCURADORIA FEDERAL, que atua nesta Agência para adoção das medidas cabíveis.**

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

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



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 17/12/2019, às 18:11, 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 3313333 e o código CRC 8EF394D2.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1160/2019

PROCESSO Nº 00065.035277/2013-21
INTERESSADO: Marcelo de Souza Assucena Costa

1. Recurso conhecido e recebido em seu efeitos suspensivo, vez que apresentado na vigência do 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 (3313333) Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tomando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
4. Dosimetria 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*".
5. 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 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 decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa**, em desfavor de Marcelo de Souza Assucena Costa, nos seguintes termos:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Lavratura do AI	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.035277/2013-21	659098175	02477/2013/SSO	18/01/2013	22/01/2013	Procedimento ou prática, no exercício das funções, que revelam falta de idoneidade profissional para o exercício das prerrogativas do certificado de habilitação técnica - Aeronauta utilizou CANAC de piloto estranho à operação.	Art. 299. inciso I, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986.	R\$ 3.500,00 (Três mil e quinhentos reais))

6. À Secretaria.
7. Notifique-se.
8. 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 18/12/2019, às 15:34, 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 **3321621** e o código CRC **4D1C6C7D**.

Referência: Processo nº 00065.035277/2013-21

SEI nº 3321621