

PARECER Nº 1049/2019/JULG ASJIN/ASJIN
 PROCESSO Nº 00065.083799/2012-59
 INTERESSADO: MARCO AURELIO BEZERRA SALGUEIRO

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	Trecho	Lavratura do AI	Notificação do AI	Convalidação do AI (Recapitulação)	Notificação da Convalidação	Decisão Concedendo o Desconto de 50% do Valor Médio da Multa (DC50%)	Notificação da DC50%	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.083799/2012-59	656716169	02898/2012	27/10/2011	SBGL-KTEP	06/06/2012	21/08/2012	10/06/2015	07/07/2015	04/08/2015	30/11/2015	26/07/2016	13/07/2018	R\$ 800,00	23/07/2018	23/10/2018
	656717167	02899/2012	30/10/2011	KTED-SBGL									R\$ 800,00		
	656718165	02900/2012	12/11/2011	SBNT-OMAA									R\$ 800,00		
	656719163	02901/2012	13/11/2011	OMAA-LEBL									R\$ 800,00		
	656720167	02902/2012	04/01/2012	SBGL-EDDM									R\$ 800,00		
	656721165	02903/2012	07/01/2012	EDDM-SBGL									R\$ 800,00		
	656722163	02904/2012	17/01/2012	SBGL-LSGG									R\$ 800,00		
	656723161	02905/2012	22/01/2012	LSGG-LFPB									R\$ 800,00		
	656724160	02920/2012	24/01/2012	LFPB-SBGL									R\$ 800,00		
	656725168	02921/2012	05/02/2012	SBGL-KSFO									R\$ 800,00		
	656726166	02922/2012	07/02/2012	KSFO-KLAX									R\$ 800,00		
	656727164	02923/2012	09/02/2012	KLAX-KTEB									R\$ 800,00		
	656728162	02924/2012	11/02/2012	KTEB-KOMA									R\$ 800,00		
	656715160	02925/2012	12/02/2012	KTEB-SBGL									R\$ 800,00		
	656729160	02926/2012	23/02/2011	SBGL-KTEB									R\$ 800,00		
	656730164	02927/2012	24/02/2012	KTEB-SBGL									R\$ 800,00		
	656731162	02928/2012	25/02/2012	SBGL-EDDM									R\$ 800,00		
	656732160	02929/2012	26/02/2012	EDDM-KTEB									R\$ 800,00		
	656733169	02930/2012	27/02/2012	KTEB-SBGL									R\$ 800,00		
	656734167	02931/2012	03/04/2012	SBGL-OTBD									R\$ 800,00		
													Soma dos valores das multas das 20 (vinte) infrações: R\$ 16.000,00 (dezesesseis mil reais)		

Enquadramento: Art. 302, Inciso II, alínea "e", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 61.10 do RBHA 61.

Infração: Participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações.

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

INTRODUÇÃO

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

2. Os autos evidenciam - RELATÓRIO DE VIGILÂNCIA DA SEGURANÇA OPERACIONAL Nº 12551/2012 de 01/06/2012 (DOC SEI 1646529 - fls. 02/04) - que:

- 1 - O TRIPULANTE MARCO AURÉLIO BEZERRA SALGUEIRO CANAC: 901942 REALIZOU VÁRIOS VOOS INTERNACIONAIS SEM A PROFICIÊNCIA LINGÜÍSTICA INGLESA. QUERISITO REGULAMENTADO PELO RBHA 61.10. O REFERIDO TRIPULANTE NUNCA OBTVEU PROFICIÊNCIA NA LINGUA INGLESA, ATÉ A PRESENTE DATA, NÃO PODENDO REALIZAR VOOS INTERNACIONAIS. PELO DESCUMPRIMENTO DO RBHA 61.10. O TRIPULANTE SERÁ AUTUADO COM 20 AUTOS DE INFRAÇÃO E A EMPRESA AVX TAXI AEREO LTDA. COM MAIS 20 AUTOS DE INFRAÇÃO. O TRIPULANTE SERÁ ENQUADRADO NO CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA ART. 302 II(N) E A EMPRESA AVX. NO ART. 302 III(B).
- 2 - O TRIPULANTE ROBERTO DANIEL PELLEGRINI CANAC: 808204 - REALIZOU DOIS VOOS INTERNACIONAIS COM SUA - PROFICIÊNCIA LINGÜÍSTICA INGLESA VENCIDA. O REFERIDO TRIPULANTE POSSUIA ENGLISH LEVEL 4 UNTIL 02/2012, PORÉM SOMENTE REVALIDOU SUA PROFICIENCIA NOMES 05/2012. FOI VERIFICADO QUE O TRIPULANTE REALIZOU 02 VOOS INTERNACIONAIS SEM A PROFICIÊNCIA LINGÜÍSTICA INGLESA VÁLIDA. PELO DESCUMPRIMENTO DO RBHA 61.10 O TRIPULANTE SERÁ AUTUADO COM 02 AUTOS DE INFRAÇÃO E A EMPRESA AVX TAXI AEREO LTDA. COM MAIS 02 AUTOS DE INFRAÇÃO. O TRIPULANTE SERÁ ENQUADRADO NO CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA ART. 302 II(N) E A EMPRESA AVX. NO ART. 302 III(B). FOI VERIFICADO QUE NO DIÁRIO DE BORDO DA AERONAVE PP-OGX: 1 - A AERONAVE PP-OGX INICIOU A OPERAÇÃO DE TAXI AEREO NA EMPRESA AVX TAXI AEREO LTDA SEM CONSTAR NAS ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS DA EMPRESA. REALIZANDO VARIOS VOOS DURANTE OS ANOS DE 2011 E 2012, DESCUMPRINDO DESTA FORMA O REQUISITO DO RBAC 119.49. SERÁ EMITIDO 30 AUTOS DE INFRAÇÃO PARA A EMPRESA AVX TAXI AEREO LTDA.

3. Ato contínuo, lavraram-se os autos de infração (DOC SEI 0155610 - fls. 01), descrevendo-se os fatos assim: "Durante inspeção na empresa AVX Taxi Aéreo LTDA, verificou-se que o tripulante Sr. MARCO AURELIO BEZERRA SALGUEIRO realizou voo internacional sem possuir Proficiência

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

HISTÓRICO

5. 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.

6. Devidamente notificado, o interessado apresentou **DEFESA PRÉVIA**, (DOC SEI 0155610 - fls. 13/25) em que alega:

- I - inexistência de relatório de fiscalização;
- II - os Autos de Infração trazem em seu bojo vícios processuais, tais como ausência de numeração de páginas, ilegibilidade do nome do agente autuante quanto a sua assinatura, o que dificulta sua identificação e inexistência de data de ocorrência do fato (22 de NOVEMBRO de 2012), como é o caso dos Autos de Infração nº 02900/2012;
- III - ofensa ao *ne bis in idem*, por se ter autuado a empresa pelo mesmos fato gerador;
- IV - necessidade de se reconhecer, no caso vertente, aplicável a teoria da continuidade delitiva para os casos de diversas infrações administrativas da mesma espécie e apuradas em um mesmo momento.

7. Após isso, **convalidaram-se os AIs**, recapitulando-se as infrações do Artigo 302, inciso II, alínea "n" para o Artigo 302, inciso II, alínea "e", ambos do CBAer c/c a seção 61.10 do RBHA 61 (DOC SEI 0155610 - fls. 27).

8. Devidamente notificado, o Interessado apresentou nova manifestação nos autos, em resposta à capitalização, **em que solicitou o desconto de 50% sobre o valor médio das multas** (DOC SEI 0155610 - fls. 29/30).

9. Seguiu-se, após o pedido acima, à Decisão de Primeira Instância que concedeu o desconto de 50% sobre o valor médio da multas (DOC SEI 0155610 - fls. 36).

10. Em decorrência do não pagamento das multas, aplicadas no valor de 50% do patamar médio, prolatou-se nova **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA (DC1)** - (DOC SEI 0155610 - fls. 54/58) - após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos, condenou o interessado à sanção de multa no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais reais) - patamar mínimo, devido à presença da circunstância atenuante prevista no § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008 - ausência de penalidades no último ano - e ausência de circunstâncias agravantes - para cada uma das 20 infrações, perfazendo um valor somado de **R\$ 16.000,00 (dezesseis mil reais)**. Especificou ainda:

2.1. Legislação aplicável

A infração foi capitulada no artigo 302, inciso II, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, nestes termos:

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

(...)

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

(...)

e) participar da composição da tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

Adicionalmente, a fiscalização aponta infração à norma complementar, vigente à época, e esta materializada na Resolução ANAC nº 100, de 13/05/2009, que altera a seção 61.10 do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 61, conforme disposto "in verbis":

E consta disposto no item 61.10 do RBHA 61:

61.10 - Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para o exercício de atividade na aviação civil.

Os requisitos estabelecidos nesta Seção aplicam-se aos pilotos operando voos internacionais.

(a) A partir de 05 de março de 2009, nenhum piloto de avião ou de helicóptero poderá operar aeronaves de marcas brasileiras sem que demonstre a habilidade em falar e compreender a língua utilizada para comunicações radiotelefônicas pelo menos ao Nível Operacional (Nível 4), conforme especificado nos requisitos de proficiência na língua inglesa contidos no Apêndice B deste regulamento.

(b) A partir de 05 de março de 2009, a proficiência linguística de pilotos de avião ou de helicóptero que demonstrarem proficiência abaixo do Nível Expert (Nível 6) deve ser formalmente avaliada em intervalos de acordo com o nível individuais de proficiência na língua inglesa demonstrado, conforme descrito abaixo:

(1) aqueles que demonstrarem proficiência na língua inglesa em Nível Operacional (Nível 4) devem ser avaliados pelo menos uma vez a cada três anos; e

(2) aqueles que demonstrarem proficiência na língua inglesa em Nível Avançado (Nível 5) devem ser avaliados pelo menos uma vez a cada seis anos.

(c) Os pilotos que demonstrarem proficiência na língua inglesa em nível Expert (Nível 6) não necessitarão ser reavaliados.

(d) A partir de 05 de março de 2010, nenhum piloto de avião ou de helicóptero poderá operar aeronaves de marcas brasileiras sem que esteja averbada em seu certificado de habilitação técnica o nível de proficiência na língua inglesa demonstrado no momento da avaliação (para os níveis 4, 5 e 6) ou uma ressalva para os níveis 3, 2 e 1 "English Not Compliant Annex 1". Tal ressalva será averbada, também, quando da reavaliação de suas habilitações, para os pilotos que não realizarem a avaliação de proficiência linguística.

(e) A verificação da habilidade em falar e compreender a língua inglesa utilizada para as comunicações radiotelefônicas será realizada por meio de exame de proficiência linguística elaborado pela ANAC, de acordo com os critérios do Apêndice B, e aplicado por ela ou por pessoa jurídica credenciada.

(f) A ANAC poderá credenciar, nos termos do art. 8º, § 1º, da Lei 11.182/05, pessoa jurídica para a aplicação do exame de proficiência linguística previsto em (e).

(g) A partir de 01 de junho de 2010, todas as licenças de pilotos brasileiros que forem emitidas, validadas ou quando as habilitações forem revalidadas terão averbada a observação relativa à proficiência linguística do piloto em Português ("Português Nível 6") caso cumpram os requisitos abaixo:

(1) possuir CCF válido; e

(2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para, no mínimo, a licença de piloto privado.

2.2. Análise da Defesa

A defesa alegou vícios nos AI, devido à inexistência de Relatório de Fiscalização, ausência de numeração de páginas, ilegibilidade do nome do agente autuante quanto à sua assinatura, informando assim, que dificultou sua identificação e mencionou também que houve inexistência de data de ocorrência do fato (22 de NOVEMBRO de 2012), no caso do AI 02900/2012.

Quanto a tais argumentos, cabe esclarecer que todos os processos estão acompanhados do Relatório de vigilância da Segurança Operacional - RVSO, contendo nesse documento todos os dados necessários para a lavratura dos Autos de Infração, bem como de criação da atividade realizadas durante a inspeção, quanto à numeração das páginas dos processos, a parte autuada obteve vista aos processos, observando assim todos os trâmites dos mesmos nesta Agência, logo, não caberia utilizar deste argumento para abater os processos instaurados em seu desfavor.

Como que o Autuante encontra-se devidamente identificado por seu nome completo, pelo número de matrícula de sua credencial de INSPAC (sigla para Inspetor de "Aviação Civil"). Ressalta-se que tal credencial identifica um agente da ANAC exercendo a fiscalização de aviação civil, conforme o art. 197 da Lei nº 7565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), sendo suficiente para o reconhecimento de sua qualidade de Agente Capaz quanto à emissão de Autos de Infração.

Quanto à inexistência de data de ocorrência do fato em relação ao AI 02900/2012, observa-se que o referido AI teve a data da infração convalidada em 04/12/2012 para a data correta fato, em 12/11/2011, notificando a parte interessada através da Notificação de Convalidação nº 01/2013/SEPIR, em 29/01/2013, através do Aviso de Recebimento dos Correios - AR acostado ao processo.

Logo, com relação aos supostos vícios apontados pela interessada, não há nenhum fato que sustente tal hipótese, uma vez que todos os procedimentos estão amparados legalmente e tipificados em sua totalidade.

Sustenta o princípio do "Non bis in idem", quando afirma que a autoridade da Aviação Civil examinou todos os seus aspectos quanto da emissão dos presentes AI, e mesmo assim, autuou por diversas vezes o administrado pelo mesmo fato gerador.

Neste ponto registra-se ainda a inexistência de uma "infração única". Em que pese tenha sido apontada a violação de um mesmo dispositivo legal em todas as infrações, certo é que isso não afasta a existência dos vários atos infracionais, passíveis de punição. Não se pode alegar que a violação ao dispositivo em comento ocorreu uma única vez, porque esta não é a realidade dos fatos. Cada operação realizada pelo piloto, e constatada pela fiscalização, representa consequência individuais, uma vez que cada uma dela comprometeu a segurança operacional e constituiu risco à segurança, à propriedade e, principalmente, à vida.

Em outra oportunidade, requereu a aplicação de 50% do valor médio da multa, para cada processo, com base no parágrafo primeiro, do artigo 61, da Instrução Normativa n. 008/2008, alterado pela Instrução normativa n.º 09/2008, da ANAC.

Não obstante, o Autuado, apesar de ter tomado ciência da Notificação de Decisão, em 30/11/2015, conforme AR acostado aos autos, não fez o pagamento das multas. Assim, as multas foram canceladas, com a extinção do direito ao benefício estabelecido pelo parágrafo

primeiro, do artigo 61 da Instrução ormativa n. 008/2008; e para o prosseguimento da análise dos Processos Administrativos em referência.

2.3. Conclusão

O RBHA 61 (aprovado pela resolução nº5, de 13 de dezembro de 2006 e Resolução ANAC n. 187, de 24 de março de 2011) estabeleceu, à época, as normas concernentes à concessão de licenças e habilitações técnicas para pilotos e instrutores de voo, os requisitos e padrões mínimos que devem ser cumpridos para que uma pessoa se habilitasse à concessão e revalidação desses documentos e as prerrogativas e condições relativas a cada licença ou habilitação, e dispôs que:

De acordo com este regulamento habilitação significa uma autorização associada a uma licença onde são especificadas as qualificações e respectivas validades, condições especiais, atribuições ou restrições relativas ao exercício das prerrogativas da referida licença.

Assim, conforme estabelecido no item 61.5(A) do RBHA 61, ninguém pode atuar como piloto em comando ou co-piloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja detentor de uma licença de piloto expedida em conformidade com este regulamento, na graduação apropriada à função que desempenha a bordo.

De acordo com as cópias das páginas do Diário de Bordo da aeronave de marcas PR-OLX foi constatada a operação da referida aeronave, na data, horário e trecho informados pelos Autos de A Infração em referência pelo Autuado, como Comandante em voos internacionais, e, em Consulta ao File do Aeronauta demonstrou que o mesmo não possuía Proficiência Linguística Inglesa, constando nessa consulta a seguinte informação: ENGLISH NOT COMPLIANT ANNEX 1.

Diante dos fatos expostos, restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao que e tabelce o artigo 302, inciso II alínea "e" do CBAer.

3. MEDIDAS SUGERIDAS

Face ao exposto, sugere-se a aplicação de multa no patamar mínimo no valor de R\$ 800,00 (oitocentos Reais), com espeque no Anexo I, da Resolução nº 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008 para cada um dos 20 (vinte) Autos de Infração, totalizando assim no valor de R\$ 16.000,00 (dezesseis mil reais), considerado o rol taxativo fixado no art. 22 da referida Resolução, tendo em vista a existência de circunstâncias atenuantes, detenninada na mesma Resolução, no artigo 22 §1º incio II, conforme consulta ao SIGEC.

11. Atto contínuo, por meio de interposição de **RECURSO ADMINISTRATIVO (DOC SEI 2046159)**, insurgiu-se a empresa da decisão condenatória, alegando:

V - prescrição quinquenal;

VI - continuidade delitiva;

VII - solidariedade, por ter sido, a empresa AVXTáxi AéreoLtda, Operadora titular da Operação, autuada pelo mesmo fato gerador, qual seja, a extrapolação da jornada de trabalho do aeronauta em epígrafe.

12. **É o relato.**

PRELIMINARES

13. 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 provas.

14. Assim, tem-se que em momento algum houve prejuízo ao exercício de defesa do Interessado ou à Administração. O AI traz expressamente que:

"Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo - Durante inspeção na empresa AVX Táxi Aéreo LTDA, verificou-se que o tripulante Sr. MARCO AURELIO BEZERRA SALGUEIRO realizou voo internacional sem possuir Proficiência Linguística Inglesa para tal. Descumprindo desta forma o RBHA 61.10".

15. 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."

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

17. 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."

18. 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.

19. 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 capitulação 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)

20. No presente caso, os fatos estão correta 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".

21. Desse modo, **não há que se falar em nulidade do processo, já que todos os requisitos legais para sua exarcação foram estritamente observados.**

22. Semelhantemente **não prospera o argumento de que se deveria aplicar uma única multa aos múltiplos fatos apurados pela fiscalização. Esse argumento implicaria a adoção do conceito de infração continuada**, que, embora presente no direito criminal, não encontra aplicabilidade nos processos administrativos sancionadores desta agência, uma vez que não se acha previsto nas normas de âmbito deste ente público.

23. A administração pública é regida pelo princípio da legalidade estrita, que prevê sua atuação totalmente adstrita às prescrições legais. Desse modo, a administração só pode agir se houver um comando legal nesse sentido. A obediência ao princípio da legalidade está consagrada no direito pátrio, encontrando-se esse comando expresso dela no caput do art. 37 da Constituição Federal e no caput do art. 2º da Lei nº 9.784/99.

24. Já na doutrina, Alexandre Santos de Aragão bem define esse princípio: "O princípio da legalidade administrativa significa, então, nessa acepção, que a Administração Pública, ao contrário do particular, que pode fazer tudo o que a lei não proíbe, só pode fazer aquilo que a lei esteie". (ARAGÃO, Alexandre Santos de. Curso de direito administrativo. Rio de Janeiro: Forense, 2013. p. 62)

25. Ainda, Celso Antônio Bandeira de Mello o conceitua de forma similar: "O princípio da legalidade no Brasil significa que a Administração nada pode fazer senão o que lei determina. Ao contrário dos particulares, os quais podem fazer tudo o que a lei não proíbe, a Administração só pode fazer o que a lei antecipadamente autorize". (MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de direito administrativo. São Paulo: Malheiro Editores, 2009. p. 105).

26. Quanto à jurisprudência, por sua vez, observe-se o STJ, que já tratou desse princípio várias vezes, ratificando o conceito, *verbi gratia*:

ADMINISTRATIVO. SERVIDORES PÚBLICOS INATIVOS. GRATIFICAÇÃO DE ATIVIDADE TÉCNICO-ADMINISTRATIVA-GATA. DECRETO-LEI Nº 2.200/84. RECEBIMENTO INTEGRAL. AUSÊNCIA DE PREVISÃO LEGAL. ADMINISTRADOR PÚBLICO. OBEDECIÊNCIA AO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE ESTRITA. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. 1 - O art. 5º do Decreto-lei nº 2.200/84, fixou que "Aos funcionários já aposentados a incorporação da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa, far-se-á na razão da metade do percentual máximo atribuído à categoria funcional em que ocorreu a aposentadoria." II - Segundo o princípio da legalidade estrita - art. 37, caput da Constituição Federal - a Administração está, em toda a sua atividade, adstrita aos ditames da lei, não podendo dar interpretação extensiva ou restritiva, se a norma assim não dispuser. A lei funciona como balizamento mínimo e máximo na atuação estatal. O administrador só pode efetuar o pagamento de vantagem a

27. Dessa forma, **resta clara a inaplicabilidade da infração continuada, já que esta não se encontra legalmente prevista no âmbito desta agência e a administração está limitada ao cumprimento estrito do que estiver previamente determinado ou autorizado por lei.**

28. Destaque-se, ainda, que no direito criminal a aplicação do instituto do crime continuado depende de que alguns critérios, estabelecidos e elencados no dispositivo legal que prevê a incidência do instituto, art. 71 do Código Penal, sejam preenchidos. Como inexistente previsão legal para aplicação desse instituto aos processos administrativos sancionadores desta agência, também não existem critérios para sua configuração. Impossível, assim, definir o que seria continuidade infracional no âmbito das normas de aviação civil. Por isso, não é praxe deste órgão decisor de segunda instância aplicar tal instituto. Tome-se como exemplo a decisão deste órgão no Processo de n. 60800.018591/2010-68, AI 1552/2010 (SEI 0882277) em que se negou a aplicação do referido instituto segundo esse entendimento:

29. Por mais que a interessada entenda que a infração possa ter ocorrido de forma continuada, não há amparo legal no direito administrativo para tal, ou seja, não há até o presente momento normatização que estipule e defina as características de uma infração continuada na esfera administrativa. Dessa forma, vale ressaltar que não foram desrespeitados princípios constitucionais, e até o presente momento as infrações cometidas pela interessada devem ser consideradas como distintas.

30. Diante desse panorama, tem-se que, ao aplicar o indigitado instituto ao presente caso, estar-se-ia afrontando, além do princípio da legalidade, também o da isonomia, pois se daria tratamento distinto aos regulados. Este princípio possui previsão expressa na Constituição Federal de 1988, no caput do art. 5º e também em seu inciso I: "*Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição.*"

31. Tal princípio encontra, dessa forma, aplicação ampla e geral, incidindo, portanto, também no direito administrativo. Constitui-se como o principal instruidor do princípio da impessoalidade, um dos princípios basilares da administração pública. Como bem afirma Antônio Bandeira de Mello, a impessoalidade funda-se no postulado da isonomia e tem desdobramentos explícitos em variados dispositivos constitucionais como o artigo 37, II, que exige concurso público para ingresso em cargo ou emprego público, ou no artigo 37, XXI, que exige que as licitações públicas assegurem igualdade de condições a todos os concorrentes: "*O princípio em causa não é senão o próprio princípio da igualdade ou isonomia. Está consagrado explicitamente no art. 37, caput, da constituição. Além disso, assim como todos são iguais perante a lei (art. 5º, caput), a fortiori teriam de sê-lo perante a Administração.*" (MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de direito administrativo. São Paulo: Malheiro Editores, 2009. p. 114).

32. Diante disso, e dado o princípio da legalidade que, dentre outros efeitos, impede decisões casuísticas aos regulados garantindo tratamento isonômico a todos jurisdicionados, importa elencar outras decisões desta Agência em que o entendimento ora apresentado é reiterado:

00065.139049/2012-49 (em 08/10/2018)

Da alegação da defesa de aplicabilidade do instituto da infração continuada ao presente caso.

Quanto à alegação de "conduta continuada", aponto que apesar da independência de princípios e finalidades do direito administrativo sancionador, reconheço a sua tangência com o Direito Penal, à primeira vista por suas feições sancionatórias, exercida pela Administração Pública no exercício de seu poder de polícia. Não obstante, no ramo do Direito Administrativo Sancionador, a atividade punitiva do Estado só poderá ocorrer embasada em lei em sentido formal, conforme, Art. 5º, II, CF/88).

"ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei".

Assim, matéria sancionadora pode sistematizar as condutas e sanções (ambas previstas em lei) de forma a expressar, para cada conduta infracional, a respectiva sanção. Tal procedimento facilita a compreensão dos particulares sobre a relação entre condutas e sanções a que estão sujeitos e, principalmente, atua na sua dosimetria. Em consequência disso, será atingido os princípios da segurança jurídica, da razoabilidade e da proporcionalidade, todas vinculadas ao devido processo legal.

Dessa forma, por falta de previsão legal, é inaplicável, já que esta não se encontra legalmente prevista no âmbito da ANAC. A administração Pública está limitada ao cumprimento estrito do que estiver previamente determinado ou autorizado na norma.

Como não existe previsão legal para aplicação desse instituto aos processos administrativos sancionadores desta agência, também não existem critérios para sua configuração, por não haver amparo legal que defina as características de uma infração continuada na esfera administrativa, é inaplicável tal instituto.

(...)

00065.026931/2013-14 (em 02/10/2018)

Sobre a alegação de bis in idem e da continuidade delitiva, vez que a empresa (sua empregadora) e o copiloto também foram multados pelo mesmo fato gerador, e que a quantidade de multas a ele aplicadas (o interessado), foram pela mesma razão, e apenas em datas diferentes, explico:

Primeiramente, não há que se falar em culpabilidade exclusiva da empresa e suposta incompetência do interessado para observar a previsão legal. Esclareço que a alínea "p" do inciso II do artigo 302 do CBA é imputável também aos aeronautas (piloto, copiloto, etc.) e esses respondem pelas extrapolações de jornada, independentemente das responsabilidades do empregador, que também respondem em processo apartado, sendo também inadmissível a alegação do non bis in idem, até porque só consta um crédito de multa (atinentes a infração em tela), referente ao autuado.

Nesse diapasão, sobre a alegação do interessado quanto à continuidade do delito infracional, cabe dizer que cada operação conduzida pelo autuado, em situação irregular pelo descumprimento de qualquer regulamento, dá ensejo a infrações distintas. Assim, verifica-se que cada irregularidade constatada nos referidos (pelo autuado) autos de infração são todas autônomas passíveis, portanto, de aplicação de penalidades de forma independente, pelo fato de se referirem a operações distintas ocorridas em datas, horários e etapas de voo distintos. Ainda, cabe ressaltar que, no caso concreto, não se pretende aplicar múltiplas punições para uma mesma conduta, pois tratam-se de diferentes condutas, devendo ser analisada cada ato infracional imputado que resulta, se confirmado, na aplicação da penalidade. Dessa maneira, afasta-se também, e mais uma vez, a alegação do recorrente quanto à aplicação do princípio non bis in idem, conforme já mencionado, pois verifica-se que as irregularidades descritas nos referidos autos de infração (por ele mencionados e constantes de outros processos apartados do presente aqui tratado) não representam o mesmo fato gerador (ainda que de mesma natureza), ou seja, verifica-se que ocorreram conduções de operações distintas em situação irregular quanto aos limites de jornada de trabalho. Não se pode admitir que, como defende o autuado, diversas condutas infracionais de natureza similar, ou de mesma espécie sejam punidas em conjunto, com uma única multa. Entender dessa forma seria admitir que aquele que já extrapolou a jornada de trabalho continuasse a fazê-lo impunemente – afinal, como consequência de tal entendimento, seria penalizado na mesma medida por incorrer nessa ilegalidade uma ou dezenas de vezes. É necessário, portanto, com vistas a preservar a efetividade da ação punitiva por parte da Administração, que um infrator seja penalizado de maneira proporcional ao número de violações por ele praticadas. Importante ressaltar que a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, não faz qualquer menção sobre tratamento de infrações permanentes ou continuadas.

60800.204262/2011-19 (decisão colegiada por unanimidade em 03/08/2017)

Quanto a alegação da defesa acerca de se considerar a hipótese de delito continuado, decorrente de uma mesma espécie de infração constatada em uma única inspeção - entende-se que, não há amparo legal ou normativo para tal, ou seja, não há até o presente momento normatização que estipule e defina as características de uma infração continuada na esfera de competência dessa Agência Reguladora.

Entende este relator que, no caso em apreço, a conduta tipificada como infração guarda em si o objetivo de estabelecer regra básica para a aviação de modo que seja preservada a segurança da operação de uma aeronave, segurança compreendida de modo amplo e abrangendo tanto vidas quanto propriedades, tanto daqueles diretamente envolvidos com a operação quanto de terceiros. Sendo assim, cada operação na qual se verifique a ocorrência fato divergente das regras de segurança estabelecidas para operação de uma aeronave deve ser entendida como uma situação de risco que pode configurar infração administrativa, devendo ser analisada e tratada individualmente.

Importante destacar que, independentemente da quantidade de ações fiscais que os originaram, cada um dos autos de infração lavrados refere-se a um fato gerador único e distinto dos demais, referente a cada uma das vezes em que, constatada uma situação técnica irregular em aeronave, o piloto não utilizou o registro oficial para fazer a devida anotações.

Permitir que a punição deixasse de ser cumulativa no presente caso poderia ocasionar a perda de seu efeito prático: o ilícito poderia resultar em vantagem que compensasse o pagamento da multa assim reduzida, descaracterizando completamente a finalidade da sanção, de reprimir a transgressão do ordenamento vigente e conformar o comportamento do regulado.

A esse respeito, Celso Antônio Bandeira de Mello ensina que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar.

33. Importante destacar que, independentemente da quantidade de ações fiscais que os originaram, cada um dos autos de infração lavrados refere-se a um fato gerador autônomo e distinto dos demais, referente a cada operação constatada como irregular. Permitir que a punição deixasse de ser cumulativa no presente caso poderia ocasionar a perda de seu efeito prático; o ilícito poderia resultar em vantagem que compensasse o pagamento da multa assim reduzida, descaracterizando completamente a finalidade da sanção, de reprimir a transgressão do ordenamento vigente.

34. A esse respeito, Celso Antônio Bandeira de Mello ensina que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar.

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

"6.65 De não se olvidar, contudo, que, eventualmente, detendo uma pessoa o exercício de mais de uma atividade, **responsabilizando-se, assim, pelo atendimento de diversos deveres e obrigações, poderá uma mesma situação fática ensejar a caracterização de plúrimas infrações, sujeitando aquela a diversas sanções administrativas.** Exemplifica a hipótese o caso em que a concessionária de serviços aéreos, sendo também empresa de manutenção e reparação de aeronaves e de seus componentes, proceder à realização de serviço de manutenção deficiente de uma de suas aeronaves. Neste caso, a empresa responderá na qualidade de empresa de manutenção e reparação pela execução de serviço de manutenção deficiente nos termos do artigo 302, inciso IV, alínea "d", da Lei nº 7.566/86, bem como na condição de prestadora de serviços aéreos e responsável primária pela regularidade do serviço de manutenção (item 91.403 (a) do RBHA 91, item 121.63 do RBAC 121 e item 135.413 do RBAC 135), nos termos do artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica.

(destacamos)

36. Portanto, resta demonstrada a possibilidade de responsabilização de uma pessoa por diversos deveres/obrigações advindos de uma mesma situação fática caracterizando várias infrações, sujeitando-se, portanto, a diversas sanções administrativas.

37. No mesmo sentido, cumpre 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.

38. 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.

39. Nada obsta, então, que ato normativo estipule a acumulação de sanções administrativas ou de sanções administrativas com outras consequências, como sanções penais e compensações civis, por exemplo (VITTA, 2003, p. 115 - VITTA, Heraldo Garcia. **A Sanção no Direito Administrativo**. São Paulo: Malheiros, 2003, p. 115). Vitta (2003, p. 119) reconhece a possibilidade de "ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever, porém, explicitamente, a norma determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas".

40. Neste sentido, a Resolução ANAC 25/2008 (vigente à época da apuração), em seu art. 10º, § 2º 3º, registra expressamente que mesmo diante de duas ou mais infrações num mesmo contexto probatório – e diante da apuração conjunta dos fatos, deverá a Administração considerá-las de forma individualizada, inclusive no tocante aos critérios de imposição de penalidades e dosimetria:

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas.

(...)

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas.

41. Dessa forma, não se vislumbra possibilidade de o argumento da defesa prosperar, uma vez que a norma que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da Agência, explícita a necessidade de tratativa individualizada de cada uma das condutas infracionais. Assim, configurada a hipótese, respaldada pela doutrina administrativa, de poder ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre **descumprimento de um mesmo dever mais de uma vez, como é o caso**, diante de permissivo normativo que explicitamente determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas.

42. **Logo, não há que se falar em infração continuada ou ofensa ao princípio do *ne bis in idem* no presente caso, devendo, cada fato infracional, ser penalizado individualmente.**

43. Não só isso, não prospera, ainda, essa alegação de que a empresa e o interessado estariam sendo punidos pela mesma infração, porque, além de haver tipificações distintas para o operador e para o aeronauta, a infração de mesmo fato gerador apontada no recurso, a extrapolação da jornada de trabalho do aeronauta em epígrafe, nada tem a ver com as infrações em exame, realizar voo internacional sem possuir a devida Proficiência Linguística Inglesa

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

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

45. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, as materialidades infracionais imputada à interessada pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante dos autos do processo, a inobservância pelo interessado, ao disposto no Art. 302, Inciso II, alínea "e", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 61.10 do RBHA 61.

46. 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.

47. **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.**

48. Não havendo argumentação com prova em contrário, deve-se prevalecer aquilo que foi apurado pela Fiscalização. A atuação 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.

49. 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).

50. 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;

51. 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.

52. Como não houve apresentação de prova apta a desconstituir a materialidade infracional, demonstrando, de forma cabal, a sua inexistência, não há que se falar em arquivamento do processo.

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

54. Saliente-se que o cumprimento de norma *erga omnes* vigente é objetivo, sem distinção de elemento volitivo, e 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.

55. Este entendimento é corroborado por Hely Lopes Meirelles, que destaca que a multa administrativa, diferente das sanções penais, é de natureza objetiva, isto é, prescinde da caracterização da culpa ou do dolo do infrator para ser devida, uma vez que decorre do expresse 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.)

56. 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.

57. 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).

58. 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.

59. 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 extrapolação. Pelo contrário, aplicou-se inclusive o valor mínimo. Pelo fato de isto estar 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.

60. Por fim, ressalte-se que as infrações foram muito bem documentadas pela fiscalização.

61. **Considerando a necessidade de se verificar a ocorrência de prescrição no caso em apreço**, registra-se, primeiramente, ter sido elaborado, em 12 de fevereiro de 2009, o Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009, aprovado, na mesma data, pelo Sr. Procurador-Geral, restando assentado, no âmbito da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Aviação Civil - PF/ANAC, que:

"[...] a ANAC tem cinco anos (art. 1º da Lei 9.783/99) para aplicar a multa e cinco anos (art. 1º do Decreto nº 20.910/32) para cobrá-la.

Nos cinco anos destinados à aplicação da multa, a Agência não pode deixar o processo sem movimentação injustificada por mais de três anos, sob pena de ocorrer a prescrição intercorrente de que trata o § 1º, art. 1º, da Lei nº 9.873/99. Tais prazos para apurar infrações são interrompidos (recomeçam totalmente) pela citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; pela decisão condenatória recorível (incisos I, II e III do art. 2º, da Lei nº 9.873/94.

A administração não está autorizada a concluir no sentido de que todos os processos autuados com datas anteriores a 10 de março de 2006 e que não tiveram prosseguimentos normais, encontram-se alcançados pela prescrição bienal (fl. 23). Com efeito, a análise da prescrição deve ser feita em concreto, caso a caso, de acordo com os preceitos gerais enumerados nos itens 2.47 a 2.55 do presente parecer."

Consignam os itens 2.47 a 2.55 do citado Parecer que:

"2.47. Da forma como feita, denota-se que a consulta formulada às fls. 23-24 pretende que além de emitir um pronunciamento acerca da multa de que versa o presente processo, esta Procuradoria manifeste-se acerca das demais multas em situação similar.

2.48. Destarte, cumpre estabelecer algumas premissas gerais aplicáveis a todas as multas que tramitam ou que venham a tramitar no âmbito desta Agência.

2.49. Como dito, apesar de não terem pronunciado expressamente, os Pareceres nº 106/2006 e 103/2008 versam tão somente acerca de prazos prescricionais para exercício da ação punitiva do Estado (apuração de infrações e adoção de medidas autoaplicáveis no exercício de poder de polícia). É que, como frisado, no caso das multas pecuniárias, tanto o CBAer como a Lei nº 9.874/94 estipulam prazos prescricionais aplicáveis somente enquanto a multa ainda não houver sido definitivamente constituída.

2.50. Destarte, harmonizando os preceitos firmados no Parecer nº 103/2008/PROC/ANAC (aplicabilidade da Lei nº 9.873/99 a multas emitidas por infrações ao CBAer) com aqueles constantes do Parecer AGU-PGF/CCOB/DICON nº 05/2008 (fixa distinção entre prazo prescricional para aplicação da multa e prazo prescricional para execução do crédito dela resultante), concluo que:

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

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

2.53. Sobrevindo uma causa interruptiva, o prazo prescricional de cinco anos volta a contar do zero, assim como o prazo trienal para verificação da prescrição intercorrente.

2.54. Os processos com vistas à apuração de infrações passíveis de multa, que sob a vigência do Parecer nº 106/2006 (até 10/03/2008) tenham completado dois anos sem que multa definitiva fosse constituída, devem ser tratados de maneiras distintas, conforme haja ou não ato administrativo declarando a prescrição, a saber:

Processos onde haja ato administrativo declarando a prescrição, adotando como razão de decidir o entendimento manifestado no Parecer nº 106/2006 (prazo bienal do art. 319 do CBAer): devem permanecer arquivados, haja vista que o princípio da segurança jurídica e o art. 2º, XII, da Lei nº 9.784/1999, vedam a aplicação retroativa de novo entendimento jurídico.

Processos onde não haja ato administrativo declarando a prescrição: a análise da prescrição da ação punitiva deve ser feita com base na Lei nº 9.873/99 (cinco anos para prescrição geral e três para prescrição intercorrente, contanto que não ocorram as causas interruptivas).

2.55. Constituída definitivamente a multa através da notificação final do sujeito passivo para pagamento, a Agência dispõe de cinco anos para provocar o Judiciário visando a satisfação compulsória do crédito inadimplido, a teor do art. 1º, do Decreto nº 20.910/1932. Aqui não há falar-se na prescrição intercorrente de que trata o § 1º, art. 0, da Lei 9.873/99, visto que, segundo o Parecer AGU-PGF/CCOB/DICON nº 05 /2008, as disposições desta Lei somente são aplicáveis enquanto não houver sido definitivamente constituída a multa."

62. Destarte, resta patentemente demonstrada a impossibilidade de se proceder à análise da eventual ocorrência de prescrição com base no artigo 319 da Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, o qual se encontra revogado, nos termos do artigo 8º da Lei n.º 9.873, de 23 de novembro de 1999.

63. De se destacar, ainda, que, após a edição do Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009, sobreveio a edição da Lei n.º 11.941, de 27 de maio de 2009, que alterou as disposições contidas na Lei

n.º 9.873/99, passando esta a prever expressamente que:

Art. 1.º *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.*

§ 1.º *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.*

§ 2.º *Quando o fato objeto da ação punitiva da Administração também constituir crime, a prescrição reger-se-á pelo prazo previsto na lei penal.*

Art. 1.º-A. *Constituído definitivamente o crédito não tributário, após o término regular do processo administrativo, prescreve em 5 (cinco) anos a ação de execução da administração pública federal relativa a crédito decorrente da aplicação de multa por infração à legislação em vigor. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)*

Art. 2.º *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)*

Art. 2.º-A. *Interrompe-se o prazo prescricional da ação executória: (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)*

I - *pelo despacho do juiz que ordenar a citação em execução fiscal; (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)*

II - *pelo protesto judicial; (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)*

III - *por qualquer ato judicial que constitua em mora o devedor; (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)*

IV - *por qualquer ato inequívoco, ainda que extrajudicial, que importe em reconhecimento do débito pelo devedor; (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)*

V - *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)*

64. Portanto, consoante se infere dos dispositivos destacados supra, a prescrição da pretensão executória e punitiva restou disciplinada pelo aludido diploma legal, passando, assim, a existir disposição expressa acerca da matéria, definindo não apenas o prazo quinquenal para o aludido instituto (art. 1.º-A), mas também as causas interruptivas a que este se sujeita (art. 2.º-A). Ficou assentado pelo Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009 transcrito acima, restou claro que o exame da prescrição quinquenal para os casos da pretensão punitiva deve ser feito sob a égide dos arts. 1.º e 2.º (causas interruptivas da contagem do prazo, situações em que ele é zerado e restituído por completo), da Lei n.º 9.873/1999.

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

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

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

(AC 201251010306171 - AC - APELAÇÃO CIVEL - 580948 - E-DJF2R - Data:17/09/2013 - [início teor](#))

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

[destacamos]

66. Assim, **patente que não que prosperar essa alegação da defesa, pois não se aplica o prazo prescricional previsto no CBA.** Além disso, vê-se que não se extrapolaram quaisquer prazos prescricionais, seja o trienal ou o quinquenal. Ainda, note-se que nem o prazo de dois anos apontado pelo interessado fora extrapolado. Quanto à prescrição quinquenal, a primeira linha a ser traçada é diferenciar os conceitos de interrupção e suspensão. A interrupção do prazo se verifica quando, depois de iniciado seu curso, em decorrência de um fato previsto em lei (art. 2º da Lei 9.873/1999), tal prazo se reinicia, ou seja, todo o prazo decorrido até então é desconsiderado. Assim, qualquer das hipóteses ali presentes interromperá o prazo prescricional que volta a seu início, voltará a contar do marco zero.

67. Em se tratando de suspensão, o prazo para de correr, fica paralisado, mas, com o fim da suspensão, este retoma seu curso e deve ser considerado em seu cômputo o prazo anteriormente decorrido. Esta modalidade de não se aplica à contagem prescricional da intenção punitiva da Autarquia, a não ser que nos termos do art. 3º da Lei.

68. É importante salientar que **o legislador optou por um rol exaustivo, ou taxativo, das hipóteses de marcos interruptivos para a contagem do prazo prescricional quinquenal.** É dizer que ali foram exauridas todas as hipóteses com condão de produzir os efeitos de interrupção de contagem desta modalidade específica de prescrição. Consequentemente, se uma hipótese não for ali encontrada, ela não será capaz de produzir o efeito interruptivo da prescrição quinquenal.

69. Aponta-se novamente o dispositivo legal que trata do tema:

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)*

70. No presente caso, vê-se que a notificação dos AIs ocorreu em 21/08/2012, interrompendo o prazo, importando o reinício da contagem. Assim, o termo final do prazo passara a ser 20/08/2017. Após, deram-se vários atos processuais importantes, mas aqui indica-se a Decisão, prolatada em 26/07/2016, contra a qual se recorreu, enquadrando-se, portanto, inequivocamente, no rol acima como interruptora do prazo prescricional, que passou a ter por termo final 25/07/2021.

71. Logo, não prospera a alegação do impugnante.

72. **Ante o exposto, tem-se que as razões do recurso não lograram êxito em afastar**

a prática infracional objeto do presente feito e atribuída ao interessado, restando esta configurada nos termos aferidos pela fiscalização.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

73. 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

74. 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.

75. 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.

76. 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.

77. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC (SEI 2004612) dessa Agência, ficou demonstrado, que **não há penalidade anteriormente aplicada ao autuado nessa situação.**

78. 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.

79. Dada a presença de circunstâncias atenuantes - § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008 - ausência de penalidades no último ano - e ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que as penalidades a serem aplicadas sejam quantificadas em R\$ 800,00 (oitocentos reais reais), para cada infração, que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese da letra E - COD. PCT - da Tabela I –INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES- P. FÍSICA) do Anexo I da Resolução ANAC nº 25/2008, e alterações posteriores, perfazendo um valor somado de **R\$ 16.000,00 (dezesesseis mil reais).**

80. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto aos valores das multas aplicadas pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste arrazoado, entendo que cabe sua **MANUTENÇÃO.**

CONCLUSÃO

81. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de MARCO AURELIO BEZERRA SALGUEIRO, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Trecho	Infração	Enquadramento	Multa aplicada em Primeira Instância
00065.083799/2012-59	656716169	02898/2012	27/10/2011	SBGL-KTEP	Participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações.	Art. 302, Inciso II, alínea "e", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 61.10 do RBHA 61.	R\$ 800,00
	656717167	02899/2012	30/10/2011	KTED-SBGL			R\$ 800,00
	656718165	02900/2012	12/11/2011	SBNT-OMAA			R\$ 800,00
	656719163	02901/2012	13/11/2011	OMAA-LEBL			R\$ 800,00
	656720167	02902/2012	04/01/2012	SBGL-EDDM			R\$ 800,00
	656721165	02903/2012	07/01/2012	EDDM-SBGL			R\$ 800,00
	656722163	02904/2012	17/01/2012	SBGL-LSGG			R\$ 800,00
	656723161	02905/2012	22/01/2012	LSGG-LFPB			R\$ 800,00
	656724160	02920/2012	24/01/2012	LFPB-SBGL			R\$ 800,00
	656725168	02921/2012	05/02/2012	SBGL-KSFO			R\$ 800,00
	656726166	02922/2012	07/02/2012	KSFO-KLAX			R\$ 800,00
	656727164	02923/2012	09/02/2012	KLAX-KTEB			R\$ 800,00
	656728162	02924/2012	11/02/2012	KTEB-KOMA			R\$ 800,00
	656715160	02925/2012	12/02/2012	KTEB-SBGL			R\$ 800,00
	656729160	02926/2012	23/02/2011	SBGL-KTEB			R\$ 800,00
	656730164	02927/2012	24/02/2012	KTEB-SBGL			R\$ 800,00
	656731162	02928/2012	25/02/2012	SBGL-EDDM			R\$ 800,00
	656732160	02929/2012	26/02/2012	EDDM-KTEB			R\$ 800,00
656733169	02930/2012	27/02/2012	KTEB-SBGL	R\$ 800,00			
656734167	02931/2012	03/04/2012	SBGL-OTBD	R\$ 800,00			
Soma dos valores das multas das 20 (vinte) infrações: R\$ 16.000,00 (dezesesseis mil reais)							

82. **É o Parecer.**

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

RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO
Técnico em Regulação de Aviação Civil
SIAPE 1624880



Documento assinado eletronicamente por **Rodrigo Camargo Cassimiro**, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil, em 17/12/2019, às 16:55, 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/sci/autenticidade>, informando o código verificador **3345102** e o código CRC **CA0C009C**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1195/2019

PROCESSO Nº 00065.083799/2012-59

INTERESSADO: MARCO AURELIO BEZERRA SALGUEIRO

1. Recurso conhecido e recebido em seus efeitos suspensivos, 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 (3345102) Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

4. 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 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:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa**, em desfavor de MARCO AURELIO BEZERRA SALGUEIRO, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Trecho	Infração	Enquadramento	Multa aplicada em Primeira Instância
	656716169	02898/2012	27/10/2011	SBGL-KTEP			R\$ 800,00
	656717167	02899/2012	30/10/2011	KTED-SBGL			R\$ 800,00
	656718165	02900/2012	12/11/2011	SBNT-OMAA			R\$ 800,00
	656719163	02901/2012	13/11/2011	OMAA-LEBL			R\$ 800,00
	656720167	02902/2012	04/01/2012	SBGL-EDDM			R\$ 800,00
	656721165	02903/2012	07/01/2012	EDDM-SBGL			R\$ 800,00
	656722163	02904/2012	17/01/2012	SBGL-LSGG			R\$ 800,00
	656723161	02905/2012	22/01/2012	LSGG-LFPB			R\$ 800,00
	656724160	02920/2012	24/01/2012	LFPB-			R\$ 800,00

00065.083799/2012-59				SBGL	Participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações.	Art. 302, Inciso II, alínea "e", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 61.10 do RBHA 61.	
	656725168	02921/2012	05/02/2012	SBGL-KSFO			R\$ 800,00
	656726166	02922/2012	07/02/2012	KSFO-KLAX			R\$ 800,00
	656727164	02923/2012	09/02/2012	KLAX-KTEB			R\$ 800,00
	656728162	02924/2012	11/02/2012	KTEB-KOMA			R\$ 800,00
	656715160	02925/2012	12/02/2012	KTEB-SBGL			R\$ 800,00
	656729160	02926/2012	23/02/2011	SBGL-KTEB			R\$ 800,00
	656730164	02927/2012	24/02/2012	KTEB-SBGL			R\$ 800,00
	656731162	02928/2012	25/02/2012	SBGL-EDDM			R\$ 800,00
	656732160	02929/2012	26/02/2012	EDDM-KTEB			R\$ 800,00
	656733169	02930/2012	27/02/2012	KTEB-SBGL			R\$ 800,00
	656734167	02931/2012	03/04/2012	SBGL-OTBD			R\$ 800,00
							Soma dos valores das multas das 20 (vinte) infrações: R\$ 16.000,00 (dezesesseis mil 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 20/12/2019, às 16:15, 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 **3348307** e o código CRC **AF15FAF6**.