

PARECER N° 1039/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.504882/2017-80
INTERESSADO: MARCO ANTONIO TONUSSI RODRIGUES

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	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Ciência da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.504882/2017-80	661981179	000185/2017	22/08/2014	31/01/2017	14/02/2017	14/11/2017	01/12/2017	R\$ 1.200,00	07/12/2017	18/12/2017

Enquadramento: Art. 302, inciso II, alínea "d", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91.

Infração: Tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada - Operar aeronave com CHT vencido.

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 a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Os autos evidenciam - Relatório de Ocorrência (DOC SEI 0387046) que:

1- O piloto Marco Antonio Tonussi Rodrigues (Canac 685.578), envolveu-se em acidente aeronáutico, operando a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PU-WFA, no dia 22 de agosto de 2014, às 11:30 de acordo com o descrito no Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave (BROA) nº 268/GGAP/2014 páginas 1 e 2 do anexo deste relatório.

2- O mesmo não possuía habilitação válida requerida para operar a aeronave, conforme cópia do registro no Sistema Integrado de Informações da Aviação Civil (SACI), anexada neste processo como página nº 04do anexo deste relatório.. As Habilitações requeridas "MNTE" e "UATE" haviam vencidas em 04/2014 e 05/2013, respectivamente.

3- Esta informação foi confirmada através de consulta realizada no sistema que descreve o file do aeronauta - página 4 do anexo deste relatório., tendo em vista que o piloto solicitou o recheque de sua habilitação MULTI por horas de voo (processo 00065.044177/2014-77) e de acordo com o RBAC 61 vigente na época (Emenda 03):

"(1) o titular de uma habilitação de classe pode solicitar sua revalidação antes do final do período de validade estabelecido na seção 61,19 deste Regulamento, considerando o prazo 61.33 deste Regulamento se:

(i) comprovar ter realizado durante o período de validade de habilitação, pelo menos, 20 (vinte) horas de voo **em aeronave da classe pertinente**, das quais, pelo menos, 4 (quatro) horas tenham sido realizadas em voos de navegação). Portanto o piloto não solicitou o recheque por horas de voo na classe **monomotor, solicitando apenas na classe multimotor**.

4- O fato de tripular a aeronave com habilitação vencida consiste infração conforme estabelece a Lei 7.565 de 19 de dezembro de 1986 que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica:

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

...

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

...

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

3. Anexaram-se:

a) o BOLETIM DE REGISTRO DE OCORRÊNCIA COM AERONAVE - BROA (DOC SEI 0387047 - fl. 02) em que se registra o acidente aeronáutico no qual se verificou a operação sem CHT do interessado; e

b) a tela do SACI (DOC SEI 0387047 - fl. 03) em que constam como vencidas as habilitações MNTE (04/2014) e UATE (05/2013).

4. Ato contínuo, lavrou-se o auto de infração (DOC SEI 0387020), descrevendo-se o fato assim: "O piloto Marco Antonio Tonussi Rodrigues (Canac 685.578), envolveu-se em acidente aeronáutico, no aeródromo de Angra dos Reis - designador SDAG, operando a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PU-WFA, no dia 22 de agosto de 2014, às 11:30, quando não possuía habilitação válida requerida para operar a aeronave".

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

HISTÓRICO

6. 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.

7. Em **Defesa Prévia** (DOC SEI 0480716), o interessado alega:

"(...)

O requerente foi autuado por operar a aeronave com o CHT vencido. Consta no histórico da autuação de que o requerente operava a aeronave ultraleve quando não possuía habilitação válida requerida para operar a aeronave.

Contudo, o autuado entende, com o máximo e devido respeito, que se encontrava naquele momento devidamente habilitado para a operação da aeronave.

Tal entendimento é baseado nos elementos a seguir expostos, que, se não derem a devida guarida ao autuado, certamente o eximem de negligência ou dolo no evento.

Registra-se, por oportuno, que o autuado, de forma alguma, pretendeu operar a aeronave em desacordo com a legislação, não tendo a menor razão ou interesse em operar a sua aeronave sem estar devidamente habilitado.

O autuado não omitiu qualquer informação ou situação perante as autoridades envolvidas na operação. Tanto é que apresentou e teve autorizado o seu plano de voo, feito em seu nome, com o seu código ANAC e a matrícula da aeronave em que voava (ultraleve).

É que na data da autuação (22/ago/2014), o autuado possuía licença de piloto privado válida e habilitação tipo MLTE válida.

Ou seja, não obstante suas habilitações de UATE E MNTE estarem vencidas, o RBHA 103 A, conjuntamente com a IS 61-004, reconhecem expressamente a licença PPA / habilitação MLTE para a operação do ultraleve.

Ademais, o autuado em hipótese alguma agiu de má-fé ou auferiu vantagem alguma com a situação, senão veja:

RBHA 103A

PREFÁCIO

Praticar a arte de voar, por puro prazer ou por esporte, é uma atividade que a tecnologia colocou ao alcance das pessoas em todas as partes do mundo. Os ultraleves são veículos aéreos classificados como aeronaves muito leves experimentais, construídos/montados por amadores ou não, com a finalidade exclusiva de uso privado, principalmente para o esporte e lazer.

Este Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica contém a definição de veículos ultraleves e estabelece margens para a sua operação de modo que esta atividade possa ser exercida com segurança.

Através deste Regulamento, a autoridade aeronáutica autoriza a operação de veículos ultraleves por pilotos detentores de Certificado de Piloto Desportivo (CPD), por pilotos detentores de Certificado de Piloto Recreio (CPR), além dos pilotos detentores de licenças por ela emitidas e reconhecidas pela Organização de Aviação Civil internacional (OACI).

Ou seja, já de início, o Regulamento RBHA 103A dá a entender que é autorizada a operação de veículos ultraleves, não só a quem possua as licenças CPD e CPR, mas também aos pilotos que detenham licença de piloto privado.

Seguindo esta linha de raciocínio, o autuado buscou na regulamentação se há alguma restrição em relação à operação de ultraleves, para pilotos que possuam a licença de piloto privado com habilitação MLTE. Vejamos:

REGULAMENTO 103A - SUBPARTE D

HABILITAÇÃO DE PILOTO DESPORTIVO

103.61 - APLICABILIDADE

Esta subparte estabelece normas e procedimentos para a concessão e revalidação do Certificado de Piloto Desportivo (CPD).

103.63 - GERAL

Ninguém pode atuar como piloto em comando de veículos ultraleves, sem que seja detentor de um Certificado de Piloto Desportivo (CPD) ou Certificado de Piloto de Recreio (CPR) ou outra licença de pilotagem emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica.

Ou seja, a leitura da subparte B do RBHA, confirma os dizeres do prefácio da mesma norma, qual seja, em havendo licença de pilotagem para outros tipos mais complexos (caso da licença PPA / MLTE), estaria o autuado regular para operar o seu ultraleve.

Ainda, nesta linha lógica de raciocínio, o autuado confirmou o seu entendimento também neste mesmo capítulo (REGULAMENTO 103A - SUBPARTE D), no que se refere aos requisitos para atuar como piloto em comando, conforme item 103.65 (d) (iii):

(d) Experiência de voo:

(1) **[Cancelado]**

(2) **Qualificação ultraleve autopro pulsado terrestre:**

(i) *Se não for detentor de nenhuma licença de pilotagem emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica, o solicitante deve ter completado, no mínimo, 15 (quinze) horas de voo, sendo 13 (treze) horas de voo em duplo comando e 2 (duas) horas de voo solo no tipo de ultraleve pretendido.*

(ii) *Se for detentor de uma licença de pilotagem, relacionada com o veículo ultraleve a ser voado, emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica, o solicitante pode atuar como piloto em comando de veículo ultraleve desde que esteja com o certificado de habilitação técnica válido.*

(iii) *Se for detentor de alguma outra licença de pilotagem, não relacionada com o veículo que pretende pilotar, o solicitante deve ter completado, no mínimo, um voo duplo de adaptação no respectivo veículo ultraleve.*

A norma, portanto, indica estar o autuado autorizado a operar aeronave ultraleve de sua propriedade, a qual possui total familiaridade e centenas de horas de voo.

Esta mesma regra se repete no que tange a parte do regulamento que trata da habilitação de piloto de recreio.

REGULAMENTO 103 - SUBPARTE E

HABILITAÇÃO DE PILOTO DE RECREIO

103.81 - APLICABILIDADE

Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação do

Certificado de Piloto de Recreio (CPR), assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

103.83 - GERAL.

Ninguém pode operar um veículo ultraleve fora dos espaços de voo, aeródromos sede, sítios de voo e corredores de voo, sem que seja detentor de um Certificado de Piloto de Recreio (CPR) ou licença de pilotagem emitida pela autoridade aeronáutica.

Na Subparte E, no capítulo 104.87 (b) (1), o Regulamento RBHA 103 A também exige da necessidade de experiência o piloto que possuir licença de pilotagem de avião e estiver com habilitação válida. É o caso do atuado, pois possuía a licença de piloto privado e habilitação MLTE válida.

(b) Experiência:

(1) Se for detentor de uma licença de pilotagem de avião emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica, o solicitante deve estar com o certificado de habilitação técnica válido. Se o CHT tiver vencido deve ter completado, no mínimo, um voo de adaptação.

(2) Se for detentor de um CPD de ultraleve autopropulsado e não possuir nenhuma licença de pilotagem emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica, o solicitante deve completar, 15 (quinze) horas de voo, sendo no mínimo, 2 (duas) horas de voo duplo comando para repasse de instrução e 10 (dez) horas de voo de navegação.

(3) Se não for detentor de CPD de ultraleve autopropulsado, e não possuir nenhuma licença de pilotagem emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica, o solicitante deve ter completado, no mínimo, 30 (trinta) horas de voo, sendo 20 (vinte) horas de voo de instrução básica sendo 5 (cinco) destas horas de voo solo e 10 (dez) horas de voo de navegação.

Ou seja, todo o material da RBHA 103 A dá a entender que a existência dos certificados de CPR OU CPD não excluem as habilitações de aviões como sendo válidas para pilotar ultraleves.

Conforme foi demonstrado acima, este entendimento está pautado desde o prefácio até as suas subpartes, de forma a ratificar que o piloto privado pode pilotar ultraleves, desde que tenha a sua habilitação válida e seu certificado de saúde em dia. Foi este o entendimento do atuado.

Mas realmente se ainda pairassem dúvidas acerca da interpretação sobre o assunto, tal dúvida deixa de existir com a leitura da Instrução Suplementar — IS n.º 61-004 aprovada pela Portaria n.º 2.939/SPO, de 27 de outubro de 2016 da ANAC.

Tal instrução deixa claro, evidente, explícito e sem qualquer dúvida de que o portador de licença de piloto de avião, portador de habilitação MLTE possui habilitação equivalente para pilotar ultraleve, senão veja:

APÊNDICE C – TABELA DE EQUIVALÊNCIAS PARA OPERAÇÃO DE ULTRALEVES POR PILOTOS DETENTORES DE LICENÇA DE AVIÃO OU HELICÓPTERO.

C.1 A tabela deste Apêndice indica, para fins do previsto na seção 103.63 do RBHA 103A, que prevê que 'Ninguém pode atuar como piloto em comando de veículos ultraleves, sem que seja detentor de um Certificado de Piloto Desportivo (CPD) ou Certificado de Piloto de Recreio (CPR) ou outra licença de pilotagem emitida ou reconhecida pela autoridade aeronáutica.'

C.2 Pilotos que possuírem a habilitação válida indicada na coluna 2 da tabela abaixo, bem como um CMA de 1ª, 2ª ou 4ª classe válido, podem operar os ultraleves correspondentes da coluna 1, sem necessidade de qualquer formalidade adicional.

C.3 Não obstante o previsto acima, em todo caso é de responsabilidade do piloto se familiarizar com as regras de operação aplicáveis às aeronaves experimentais e com o ultraleve que irá pilotar. Deve ainda, sempre que praticável, receber instrução de outro piloto que já possua experiência naquele equipamento, podendo ser responsabilizado administrativa, civil e penalmente caso atue imprudentemente sem o devido preparo.

(...)

Ou seja, é norma cogente que a habilitação em MLTE autoriza a operação de ultraleves UATE, não incorrendo o atuado na infração objeto do Auto de Infração n. 000185/2017, pois possuía, na data do fato:

- Licença de PILOTO PRIVADO DE AVIÃO
- HABILITAÇÃO MLTE válida.

(...)

Desse modo, a operação da aeronave pelo atuado teve como fundamento o seu entendimento na leitura da RBHA 103 A, sendo certo que a sua interpretação fora confirmada expressamente pela IS n. 61-004, que reconhece a equivalência da habilitação MLTE para a operação de ultraleves do modelo operado na data do fato (UATE).

Isto posto, requer seja julgado inconsistente o auto de infração, sendo determinado o seu arquivamento, para todos os fins e efeitos, nos termos da Lei.

Alternativamente, caso não seja este o entendimento da turma julgadora, o atuado pede que sejam considerados os argumentos supra como atenuantes para o cálculo da infração.

Tampouco possui o atuado qualquer agravante para o cálculo da penalidade.

Termos em que, pede e espera deferimento."

8. A Decisão de Primeira Instância (DC1), vide DOCs SEI 1169759 e 1219377, após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que os da atuado não evidenciaram elementos probatórios capazes de ilidir a aplicação de penalidade e condenou o interessado à sanção de multa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais reais), patamar mínimo, com a incidência 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. Especificou ainda:

2.1. Legislação aplicável

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

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

(...)

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

(...)

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

E ainda, com interpretação sistemática ao disposto na **seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91:**

91.5 - REQUISITOS PARA TRIPULAÇÕES

(a) *Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registrada no Brasil, a menos que:*

(...)

(3) *a operação seja conduzida por tripulantes adequadamente qualificados para a aeronave e para a função que exercem a bordo e detentores de certificado de capacidade física válidos.*

2.2. Análise da Defesa

Em defesa apresentada, o Autuado alegou que na época possuía a Licença de Piloto Privado de Avião - PP-A e Habilitação de aeronave MLTE - Multimotor válidas. Enfatizou que o RBHA 103 A e a IS 61-004 autorizavam expressamente tal operação, mesmo com as Habilitações UATE e MNTE - Monomotor vencidas. Em adição, o Autuado trouxe aos autos diversos dispositivos legais dados especialmente pelo RBHA 103 A e pela IS 61-004. E vai além ao afirmar o seguinte:

"(...)

Mas realmente se ainda pairassem dúvidas acerca da interpretação sobre o assunto, tal dúvida deixa de existir com a leitura da Instrução Suplementar — IS n.º 61-004 aprovada pela Portaria n.º 939/SPO, de 27 de outubro de 2016 da ANAC.

Tal instrução deixa claro, evidente, explícito e sem qualquer dúvida de que o portador de licença de piloto de avião, portador de habilitação MLTE possui habilitação equivalente para pilotar ultraleve, senão veja:

(...)"

Muito embora os dispositivos legais utilizados pela defesa possam fazer sentido no contexto geral, observa-se que no caso da Revisão da IS 61-004, aprovada pela Portaria n.º 2.939/SPO, foi publicada no ano de 2016, enquanto que o fato gerador do presente Auto de Infração deu-se em 22/08/2014.

Na data de 22/08/2014, vigia a IS 61-004 Revisão A, trazida pela Portaria n.º 1505/SPO, de 03/07/2014. Nela, pode-se observar a Tabela XIX, no item 5.2.2.19, o seguinte:

5.2.2.19 Tabela XIX – Habilitações Relativas às Atividades Aerodesportiva e Experimental:

Tabela XIX – Habilitações Relativas às Atividades Aerodesportiva e Experimental	
DESIGNATIVO	DESCRIÇÃO
EXPA	Avião Experimental
EXPH	Helicóptero Experimental
GIRO	Girocôptero
PAGU	Piloto Agrícola (Ultraleve)
UAAF	Ultraleve Avançado Anfíbio
UAHD	Ultraleve Avançado Hidro
UATE	Ultraleve Avançado Terrestre
UBAF	Ultraleve Básico Anfíbio
UBHD	Ultraleve Básico Hidro
UBTE	Ultraleve Básico Terrestre

Origem: SPO



28/33

Ou seja, não havia, àquela época, uma tabela de equivalência para a Habilitação UATE e, portanto, para que pudesse empreender uma operação com aeronave que exigisse uma Habilitação UATE, era preciso que ela estivesse válida, do contrário significaria infração à legislação, especialmente no que tange à seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91.

Destarte, diante dos documentos acostados aos autos pela fiscalização demonstrando que o Autuado conduziu aeronave ultraleve com sua Habilitação UATE vencida, pelos relatos objetivos dos fatos, e pela inconsistência dos argumentos utilizados pelo Autuado em sua defesa, constata-se a prática da infração à legislação aeronáutica vigente.

2.3. Conclusão

A fiscalização da ANAC lavrou o presente Auto de Infração tendo como base o Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave - BROA n.º 268/GGAP/2014, emitido em 02/09/2014, cujo qual relata acidente aeronáutico com a aeronave PU-WFA, em operação ocorrida em 22/08/2014, às 11h30min, no aeródromo SDAG, conduzida pelo Sr. MARCO ANTONIO TONUSSI RODRIGUES, CANAC 685578, que estava com sua Habilitação UATE (obrigatória para a condução do modelo de aeronave em questão) vencida à época.

O Autuado, em sua defesa, não obteve êxito em sua defesa ao fundamentar sua atitude na IS 61-004, com revisão emitida em 2016, tendo em vista que o fato gerador ocorrera em 22/08/2014, quando vigia a IS 61-004 Revisão A. Esta exigia a Habilitação UATE válida para a condução de aeronaves do tipo "ultraleve".

Ao conduzir a aeronave PU-WFA com sua Habilitação UATE vencida, o Autuado incorreu em infração ao preconizado pela seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91.

Ressalta-se que o RBHA 91 é um regulamento que visa estabelecer regras com o fito de disciplinar a operação de qualquer aeronave civil, no Brasil. Destarte, todas as pessoas que pretendam operar no espaço aéreo brasileiro, sejam elas jurídicas ou físicas, devem observar as exigências contidas nesta legislação, e consequentemente cumprir com as diretrizes previstas pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer).

Assim, as operações conduzidas em desacordo com o previsto nas normas estabelecidas por parte dos tripulantes, ou a falta dessa observação pelo operador, compromete a segurança operacional e constituiu risco à segurança, à propriedade e, principalmente, à vida.

Desta forma, restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 302, inciso II, alínea "d" do Código Brasileiro de Aeronáutica.

3. PROPOSTA DE DECISÃO

Face ao exposto, sugere-se a aplicação de multa no patamar mínimo, no valor de **R\$ 1.200,00 (Mil e duzentos reais)**, com espeque no Anexo I, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo, e

a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III, conforme consulta ao SIGEC, considerado o rol taxativo fixado no art. 22 da referida Resolução.

9. O interessado foi devidamente notificado da decisão condenatória, interpondo **RECURSO ADMINISTRATIVO** (DOC SEI 1336807) em que reitera as alegações feitas em sede de defesa prévia e acrescenta que teria havido prescrição nos termos do art. 319 do CBAer.

10. **É o relato.**

PRELIMINARES

11. 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.

12. Assim, tem-se que em momento algum houve prejuízo ao exercício de defesa do Interessado ou à Administração. O AI traz expressamente que: *O piloto Marco Antonio Tonussi Rodrigues (Canac 685.578), envolveu-se em acidente aeronáutico, no aeródromo de Angra dos Reis - designador SDAG, operando a aeronave de marcas de nacionalidade e matrícula PU-WFA, no dia 22 de agosto de 2014, às 11:30, quando não possuía habilitação válida requerida para operar a aeronave.*

13. 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.”*

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

15. 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.”*

16. 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.

17. 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)

18. No presente caso, os fatos estão corretamente 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”*.

3.1. **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

19. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada ao interessado 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 “d”, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91.

20. 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.

21. **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.

22. 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:

23. 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).

24. 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;

25. 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.

26. 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.

27. 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.

28. 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 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.)

29. 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.

30. 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 constringer 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).

31. 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.

32. 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 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 (irrazoabilidade, desproporcionalidade e legalidade).

33. 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 recorrível (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."

34. 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.

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

249. Como dito, apesar de não terem pronunciado expressamente, os Pareceres n° 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 n° 9.874/94 estipulam prazos prescricionais aplicáveis somente enquanto a multa ainda não houver sido definitivamente constituída.

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

251. 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. 1° da Lei n° 9.873/94)

252. Contudo, se o processo que visa à **apuração** de infração punível 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. 2°, da Lei n° 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 recorrível), ocorrerá a prescrição intercorrente, de que trata o § 1°, do art. 1° da mesma Lei.

253. 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.

254. Os processos com vistas à **apuração** de infrações passíveis de multa, que sob a vigência do Parecer n° 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 n° 106/2006 (prazo bienal do art. 319 do CBAer): devem permanecer arquivados, haja vista que o princípio da segurança jurídica e o art. 2°, XII, da Lei n° 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 n° 9.873/99 (cinco anos para prescrição geral e três para prescrição intercorrente, contando que não ocorram as causas interruptivas).

255. **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. 1°, do Decreto n° 20.910/1932. Aqui não há falar-se na prescrição intercorrente de que trata o § 1°, art. 0, da Lei 9.873/99, visto que, segundo o Parecer AGU-PGF/CGCOB/DICON n° 05 /2008, as disposições desta Lei somente são aplicáveis enquanto não houver sido definitivamente constituída a multa."

35. 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.

36. 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. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

§ 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

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

Art. 1º-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 n° 11.941, de 2009)

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei n° 11.941, de 2009)

I - pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei n° 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 n° 11.941, de 2009)

Art. 2º-A. Interrompe-se o prazo prescricional da ação executória: (Incluído pela Lei n° 11.941, de 2009)

I - pelo despacho do juiz que ordenar a citação em execução fiscal; (Incluído pela Lei n° 11.941, de 2009)

II - pelo protesto judicial; (Incluído pela Lei n° 11.941, de 2009)

III - por qualquer ato judicial que constitua em mora o devedor; (Incluído pela Lei n° 11.941, de 2009)

IV - por qualquer ato inequívoco, ainda que extrajudicial, que importe em reconhecimento do débito pelo devedor; (Incluído pela Lei n° 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 n° 11.941, de 2009)

37. 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. 1º-A), mas também as causas interruptivas a que este se sujeita (art. 2º-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. 1º e 2º (causas interruptivas da contagem do prazo, situações em que ele é zerado e restituído por completo), da Lei n.º 9.873/1999.

38. 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 - [inteiro 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 declare, 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 - [inteiro 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, consagrou 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]

39. Assim, patente que não que prosperar essa alegação da defesa.

40. **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 interessado, restando esta configurada nos termos aferidos pela fiscalização.**

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

41. 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

42. 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.

43. 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.

44. 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.

45. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado que **não há** penalidade (SEI 1169750) anteriormente aplicada ao autuado nessa situação.

46. 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.

47. Dada a presença de circunstâncias atenuantes - artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano") - e ausência de circunstâncias agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais reais), que é o valor mínimo previsto, à época do fato, para a hipótese em tela - COD. AHV, letra "d", da Tabela

de Infrações II -INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES - P. Física - do Anexo I, da Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores.

48. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado neste arrazoado, entendo que cabe a **MANUTENÇÃO**, do valor da multa no patamar mínimo, R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais reais).

CONCLUSÃO

49. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de Marco Antonio Tonussi Rodrigues, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.504882/2017-80	661981179	000185/2017	22/08/2014	Tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado ou cuja licença esteja expirada - Operar aeronave com CHT vencido.	Art. 302, inciso II, alínea "d", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91.	R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais reais)

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

51. **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 17:58, 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 **3337932** e o código CRC **3B50A2CF**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1181/2019

PROCESSO Nº 00065.504882/2017-80

INTERESSADO: Marco Antonio Tonussi Rodrigues

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 (3337932) 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 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 Marco Antonio Tonussi Rodrigues, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.504882/2017-80	661981179	000185/2017	22/08/2014	Tripular aeronave com certificado de habilitação técnica ou de capacidade física vencidos, ou exercer a bordo função para a qual não esteja devidamente licenciado	Art. 302, inciso II, alínea "d", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 91.5 (a) (3) do RBHA 91.	R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais reais)

				ou cuja licença esteja expirada - Operar aeronave com CHT vencido.		
--	--	--	--	---	--	--

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 16:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3338016** e o código CRC **C16BA08F**.

Referência: Processo nº 00065.504882/2017-80

SEI nº 3338016