

**PARECER Nº** 1033/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00066.036843/2016-55  
**INTERESSADO:** MARCELO ROSSI

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

**ANEXO**

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Diário de Bordo nº 002/PRELG008		Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multas aplicadas em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
				Página	Linha							
00066.036843/2016-55	661741177	004606/2016	27/03/2014	0039	02	02/08/2016	15/08/2016	16/10/2017	24/10/2017	R\$ 1.200,00	06/11/2017	28/11/2017
			29/03/2014		03					R\$ 1.200,00		
			29/03/2014		04					R\$ 1.200,00		
			05/04/2014		05					R\$ 1.200,00		
			05/04/2014		06					R\$ 1.200,00		
			05/04/2014		07					R\$ 1.200,00		
			05/04/2014		08					R\$ 1.200,00		
			06/04/2014		01					R\$ 1.200,00		
			18/04/2014	0040	04					R\$ 1.200,00		
			18/04/2014		05					R\$ 1.200,00		
			19/04/2014		02					R\$ 1.200,00		
			19/04/2014		03					R\$ 1.200,00		
			19/04/2014		06					R\$ 1.200,00		
			19/04/2014		07					R\$ 1.200,00		
			20/04/2014		08					R\$ 1.200,00		
			21/04/2014		01					R\$ 1.200,00		
			21/04/2014	0041	02					R\$ 1.200,00		
			21/04/2014		03					R\$ 1.200,00		
			04/05/2014		04					R\$ 1.200,00		
			04/05/2014		05					R\$ 1.200,00		
			07/05/2014		06					R\$ 1.200,00		
			10/05/2014		07					R\$ 1.200,00		
			11/05/2014		08					R\$ 1.200,00		
<b>Soma dos valores das multas das 23 (vinte e três) infrações: R\$ 27.600,00 (Vinte e sete mil e seiscentos reais)</b>												

**Enquadramento:** Art. 302, inciso I, alínea "c", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 91.203 (a) do RBHA 91.

**Infração:** Utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos.

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

**INTRODUÇÃO**

- 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.
- Os autos evidenciam que: "O piloto Marcelo Rossi CANAC 140012, realizou voos na aeronave PR-ELG, modelo Cirrus SR20, durante o período em que a aeronave estava com o Certificado de Aeronavabilidade SUSPENSO por problemas no RAB. A aeronave ficou suspensa do dia 18/03/2014 até 12/05/2014. Neste período, o tripulante realizou 23 voos, conforme abaixo: Diário de bordo nº 002/PRELG008 Página 0039 Linha 02 - dia 27/03/2014, linha 03 - dia 29/03/2014, linha 04 - dia 29/03/2014, linha 05 - dia 05/04/2014, linha 06 - 05/04/2014, linha 07 - dia 05/04/2014, linha 08 - dia 05/04/2014, linha 09 - dia 05/04/2014, linha 10 - dia 18/04/2014, linha 11 - dia 18/04/2014, linha 12 - dia 18/04/2014, linha 13 - dia 19/04/2014, linha 14 - dia 19/04/2014, linha 15 - dia 19/04/2014, linha 16 - dia 19/04/2014 e linha 17 - dia 20/04/2014. Diário de bordo nº 002/PRELG008 Página 0041 Linha 01 - dia 21/04/2014, linha 02 - dia 21/04/2014, linha 03 - dia 21/04/2014, linha 04 - dia 04/05/2014, linha 05 - dia 04/05/2014, linha 06 - dia 07/05/2014, linha 07 - dia 10/05/2014 e linha 08 - dia 11/05/2014. Do exposto o Sr. Marcelo Rossi deve ser autuado conforme artigo 302, inciso I, alínea c) da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 combinado com o item 91.203 (a) do RBHA 91".
- Anexaram-se aos autos, os seguintes documentos corroboratórios da materialidade infracional:
  - imagem da tela do sistema SACI dos dados da situação de aeronavegabilidade da aeronave em questão (PR-ELG), em que se observa a sua suspensão entre a data de 18/03/2014 e 12/05/2014 (DOC SEI 0097160 - fls. 04);
  - as referidas páginas (39/40/41) do Diário de Bordo nº 002/PRELG008, em que se observam as operações listadas no AI (DOC SEI 0097160 - fls. 07/09).
- Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

**HISTÓRICO**

- 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.
- Devidamente notificada, a interessada não apresentou DEFESA PRÉVIA.
- A DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA (DC1) - (DOC SEI 1079965 e 1155574) - após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos condenou o interessado à sanção de multa no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais reais) - patamar mínimo, devido à presença da circunstância atenuante prevista no § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução nº 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008 - ausência de penalidades no último ano - e ausência de circunstâncias agravantes - para cada uma das 23 infrações, perfazendo um valor somado de R\$ 27.600,00 (setenta mil reais). Especificou ainda:

**2.1. Legislação aplicável**

O auto de infração em referência foi capitulado no artigo 302, inciso I, alínea "c" do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, nestes termos:

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:  
 I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)  
 c) utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos.

E ainda, com interpretação sistemática ao disposto na seção 91.203 (a) do RBHA 91:

91.203 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS

(a) Exceto como previsto em 91.215 e nos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira, a menos que ela tenha a bordo os seguintes documentos:

(1) certificado de matrícula e certificado de aeronavegabilidade, válidos, emitidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB);

(2) manual de voo e lista de verificações;

(3) NSMA 3-5 e 3-7, expedidas pelo CENIPA;

(4) exceto para aeronaves operadas segundo o RBHA 121 ou 135:

(i) apólice de seguro ou certificado de seguro com comprovante de pagamento;

(ii) licença de estação da aeronave;

(iii) Ficha de Inspeção Anual de Manutenção (FIAM) ou registro dos últimos serviços de manutenção que atestaram a IAM; e

(5) para aeronaves operando segundo os RBHA 121 ou 135, os documentos e manuais

## 2.2. Análise da Defesa

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

Além disso, a Interessada não trouxe qualquer elemento de prova a seu favor, deixando transcorrer *in albis* o prazo para apresentação de suas justificativas. Ademais, a Lei n.º 9.784/1999 dispõe, em seu artigo 36, que “*cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no artigo 37 desta Lei.*”.

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

## 2.3. Conclusão

O presente Auto de Infração foi lavrado com base em apuração de denúncia de irregularidades do sistema DCERTA quando então constatou-se que o Autuado operou a aeronave PR-ELG em 23 (vinte e três) voos, em período no qual ela estava com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso (fl. 04). Tais voos ficaram confirmados pelas cópias das páginas n.º 0039 a 0041 do Diário de Bordo n.º 002/PRELG/008 (fl. 07/09).

Cada voo efetuado pelo Autuado com o Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave suspenso é, portanto, uma infração autônoma. O Auto de Infração n.º 004606/2016 foi lavrado em 02/08/2016. A autuação foi em conformidade com o artigo 10 da Resolução n.º 25/2008, da ANAC, em redação dada pela Resolução n.º 306/2014, da ANAC, que entrou em vigor em 30/03/2014:

*Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo.*

*§ 1º Havendo indícios da prática de uma única infração referente ao transporte aéreo público regular, da qual resulte a apresentação de reclamação por mais de um passageiro com reserva confirmada para o voo, será lavrado o Auto de Infração e instaurado o respectivo processo administrativo, sendo este instruído com todas as reclamações apresentadas.*

*§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa inferir na prova de outras, 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. (g. n.)*

Esta forma, restou configurada a prática das 23 (vinte e três) infrações à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 302, inciso I, alínea “e” do Código Brasileiro de Aeronáutica.

## 3. PROPOSTA DE DECISÃO

Face ao exposto, sugere-se a aplicação de multa no patamar mínimo, no valor de **RS 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, para cada voo com a aeronave PR-ELG feito pelo Autuado, descrito no Auto de Infração n.º 004606/2016, estando a referida aeronave com o Certificado de Aeronavegabilidade suspenso, em conformidade com os parágrafos segundo e terceiro, do artigo 10, da referida Resolução, 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.

Esta forma, sugere-se a aplicação de multa no valor total de **RS 27.600,00 (Vinte e sete mil e seiscentos reais)**.

8. Ato contínuo, por meio de interposição de **RECURSO ADMINISTRATIVO (DOC SEI1232694)**, insurgiu-se a empresa da decisão condenatória, alegando:

I - que não teria recebido a notificação da lavratura do AI e, por isso, não teria exercido seu direito de defesa;

II - que a aeronave não se encontrava com o CA suspenso, pois estaria dentro do prazo de validade;

III - que se deveria aplicar uma única multa para o período de realização dos 23 (vinte e três) voos, sob risco de *bis in idem*.

9. **É o relato.**

## PRELIMINARES

10. 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.

11. 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 Marcelo Rossi CANAC 140012, realizou voos na aeronave PR-ELG, modelo Cirrus SR20, durante o período em que a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade SUSPENSO por problemas no RAB. A aeronave ficou suspensa do dia 18/03/2014 até 12/05/2014. Neste período, o tripulante realizou 23 voos, conforme abaixo: Diário de bordo n.º 002/PRELG/008 Página 0039 Linha 02 - dia 27/03/2014, linha 03 - dia 29/03/2014, linha 04 - dia 29/03/2014, linha 05 - dia 05/04/2014, linha 06 - 05/04/2014, linha 07 - dia 05/04/2014, linha 08 - dia 05/04/2014, Diário de bordo n.º 002/PRELG/008 Página 0040 Linha 01 - dia 06/04/2014, linha 02 - dia 19/04/2014, linha 03 - dia 19/04/2014, linha 04 - dia 18/04/2014, linha 05 - dia 18/04/2014, linha 06 - dia 19/04/2014, linha 07 - dia 19/04/2014 e linha 08 - dia 20/04/2014. Diário de bordo n.º 002/PRELG/008 Página 0041 Linha 01 - dia 21/04/2014, linha 02 - dia 21/04/2014, linha 03 - dia 21/04/2014, linha 04 - dia 04/05/2014, linha 05 - dia 04/05/2014, linha 06 - dia 07/05/2014, linha 07 - dia 10/05/2014 e linha 08 - dia 11/05/2014 Do exposto o Sr. Marcelo Rossi deve ser autuado conforme artigo 302, inciso I, alínea c) da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 combinado com o item 91.203 (a) do RBHA 91”.*

12. Note-se que o Auto de Infração é o ato que dá início ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei n.º 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer): “Art. 291. Toda vez que se verificar 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.”

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

14. Por sua vez, a Resolução ANAC n.º 25 de 25 de Abril de 2008, complementa: “Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI.”

15. 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.

16. 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)*

17. No presente caso, os fatos estão corretos e precisamente descritos, com todos os elementos necessários para a perfeita tipificação da infração. Ainda, a norma transgredida também se encontra claramente indicada, não havendo que se falar em embaraços ao exercício da ampla defesa e do contraditório. Desse modo encontra-se perfeitamente configurada a motivação do ato, uma vez que 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”.

18. Saliente-se que a notificação do AI fora entregue no endereço do Interessado (DOC SEI 0097160 - fls.13), que se confunde com o do proprietário e operador da aeronave, empresa ECO LIMO GOLF SERÁ-DE C.EM G.EMPA.LT, constante dos sistemas desta agência (DOC SEI 0097160 - fls. 04/05/10). Mais do que isso, a notificação da DCI foi enviada e entregue no mesmo endereço, sendo, pois, objeto do recurso ora sob análise. Assim, vê-se que o endereço usado na notificação do AI estava correto. Não prospera, assim a alegação do interessado, uma vez que não houve erro na notificação do AI. Abaixo colacionam-se os referidos documentos, por meio do que comprova-se o exposto:

**a) ENDEREÇO DO INTERESSADO NO SISTEMA- DOC SEI 0097160 - FLS. 05**

**b) PROPRIETÁRIO E OPERADOR DA AERONAVE, QUE SÃO A MESMA PESSOA - DOC SEI 0097160 - FLS. 04**

**c) O ENDEREÇO DO PROPRIETÁRIO E DO OPERADOR, QUE SÃO A MESMA PESSOA, DA AERONAVE É O MESMO DO INTERESSADO - DOC SEI 0097160 - FLS. 10**

28192015 https://sistema.anac.gov.br/SAC/RegistrosComunidadeAeronautica\_inprogress.aspx

**Delibere Aeronavegante**

Código ANAC: 140012

**Dados Pessoais**

Nome: MARCELO ROSSI  
 Logradouro: RUA PRASSUNUNGA  
 Complemento: APTO 61 Número: 175  
 Bairro: VAL PARAISO  
 Cidade: SANTO ANDRÉ UF: SP  
 CEP: 09020060 País: BRA

Data Nascimento: 28/06/1968 UF: SP  
 Nacionalidade: BRA Empresa:  
 Identidade: 18057118 Órgão: SSPSP  
 CPF: 11283018810 Telefone: 1149728344  
 Celular: 11599873392 E-Mail: MARCELO@TECNOCONP.COM.BR  
 Cert. Militar: 040242438923 Categoria: C01  
 Título Eleitor: 101437170108 Zona: 264 UF: SP

**CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL**  
**TELA DE INSPEÇÃO**  
**PRELG**

**... DADOS DA AERONAVE**

Fabricante: CIRRUS DESIGN Modelo: SR20 Número de Série: 1922  
 Proprietário: ECO LIMA GOLF SERV. DE C.EM G.EMPRLT  
 Operador: ECO LIMA GOLF SERV. DE C.EM G.EMPRLT  
 Categoria de Registro: TPP

**ANAC**  
**AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL**  
**REGISTRO AERONÁUTICO BRASILEIRO**  
**CERTIDÃO DE PROPRIEDADE E ÔNUS REAIS**

CERTIFICADO QUE NO LIVRO(S) E PÁGINA(S) ABAIXO, DO REGISTRO AERONÁUTICO BRASILEIRO, CONSTA O SEGUINTE:

LIVRO: 1 PÁGINA: 200

REGISTRO: PRELGO FABRICANTE: CIRRUS DESIGN MODELO: SR20  
 N.º DE SÉRIE: 1922 CATEGORIA DE REGISTRO: TPP

PROPRIETÁRIO: ECO LIMA GOLF SERV. DE C.EM G.EMPRLT CPF/CNPJ: 09214423000189  
 ENDEREÇO R PRASSUNUNGA, 175 APTO 61 VALPARAISO CIDADE: SANTO ANDRÉ UF: SP  
 CEP: 09060020

OPERADOR: ECO LIMA GOLF SERV. DE C.EM G.EMPRLT CPF/CNPJ: 09214423000189  
 ENDEREÇO R PRASSUNUNGA, 175 APTO 61 VALPARAISO CIDADE: SANTO ANDRÉ UF: SP  
 CEP: 09060020

**d) AVISO DE RECEBIMENTO DA NOTIFICAÇÃO DO AI - MESMO ENDEREÇO DOS SISTEMAS SACI (INTERESSADO) E RAB (PROPRIETÁRIO E OPERADOR DA AERONAVE) - DOC SEI 0097160 - FLS.13**

**e) AVISO DE RECEBIMENTO DA NOTIFICAÇÃO DA DC1, CUJO ENDEREÇO É O MESMO DO AR DE NOTIFICAÇÃO DO AI, POR SUA VEZ, OMESMO DOS SISTEMAS DA ANAC - DOC SEI 1273674 TELA DO SACI, QUE COMPROVA A SUSPENSÃO DO CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE DURANTE O PERÍODO DOS VOOS DESCRITOS NO AI- DOC SEI 0097160 - FLS. 04**

**AR**

**DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE**

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO DESTINATÁRIO DO OBJETO / NOM OU RAISON SOCIALE DU DESTINATAIRE  
 Ac Sr. MARCELO ROSSI

ENDEREÇO / ADRESSE  
 Rua Prassununga nº 175 - Apto. 61

Bairro Vila Valparaíso

CIDADE / LOCALIDADE  
 SANTO ANDRÉ

UF: SP

CEP / CÓDIGO POSTAL  
 09060-020

DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (OBJETO / VERIFICATION) / DISCRIMINATION

Ofício nº 493/2016/GTPO-SPIGOAG/SPO  
 Protocolo: 00066.036843/2016-11

NATUREZA DO ENVIO / NATURE DE L'ENVOI  
 PRIORITARIA / PRIORITAIRE  
 EMS  
 SEGURADO / VALEUR DECLARÉE

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR  
 DATA DE RECEBIMENTO / DATE DE LIVRAISON  
 24/10/17

UNIDADE DE DESTINO / BUREAU DE DESTINATION  
 15 AGO 2016

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO

**AR**

**DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE**

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO DESTINATÁRIO DO OBJETO / NOM OU RAISON SOCIALE DU DESTINATAIRE  
 MARCELO ROSSI  
 RUA PRASSUNUNGA Nº 175 - APTO 61 - VAL. PARAISO  
 SANTO ANDRÉ - SP  
 CEP 09020060

Processo Nº 00066.036843/2016-55 SEI nº 1168164

DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (OBJETO / VERIFICATION) / DISCRIMINATION

NATUREZA DO ENVIO / NATURE DE L'ENVOI  
 PRIORITARIA / PRIORITAIRE  
 EMS  
 SEGURADO / VALEUR DECLARÉE

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR  
 DATA DE RECEBIMENTO / DATE DE LIVRAISON  
 24/10/17

UNIDADE DE DESTINO / BUREAU DE DESTINATION  
 24 OUT 2017

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO

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

20. 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.

21. 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 comando expresso dela no caput do art. 37 da Constituição Federal e no caput do art. 2º da Lei nº 9.784/99.

22. 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 esteira". (ARAGÃO, Alexandre Santos de. Curso de direito administrativo. Rio de Janeiro: Forense, 2013. p. 62)

23. 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).

24. 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. OBEDENCIA AO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE ESTRITA. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. I - O art. 5º do Decreto nº 2.200/84, fixou que "As funcionários já aposentados a incorporação da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa, farse-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 servidor público se houver expressa previsão legal, o que não ocorre na hipótese dos autos em relação à percepção integral da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa aos inativos. III - Recurso especial conhecido e desprovido. (STJ - REsp: 907523 RJ 2006/026251-2; Relator: Ministro GILSON DIPP; Data de Julgamento: 10/05/2007; T5 - QUINTA TURMA; Data de Publicação: DJ 29/06/2007 p. 715) (grifo nosso)

25. 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.

26. 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 inexistiu previsão legal para aplicação desse instituto aos processos 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 15522010 (SEI 0882277) em que se negou a aplicação do referido instituto segundo esse entendimento:

27. 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.

28. Diante desse panorama, tem-se que, ao aplicar o indigitado instituto ao presente caso, estaria 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 Todas 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: 1- homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição".

29. Tal princípio encontra, dessa forma, aplicação ampla e geral, incidindo, portanto, também no direito administrativo. Constatou-se, como o principal instrutor 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).

30. 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:

00066.139049/2012-49 (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 poder 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 (também 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 e que estão sujeitos e, principalmente, atua na sua simetria. 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.

(...)

**0065026931/2013-14 (em 02/10/2018)**

Sobre a alegação de *non 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 aeromatas (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 (atínente 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 analisado 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 serem 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 condições 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 constringer ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar.

**60800-246540/2011-13 (decisão colegiada por unanimidade em 9/3/2017)**

31. Ademais, no caso em apreço, as condutas tipificadas como infração guardam 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 de uma aeronave em situação irregular deve ser entendida como uma situação de risco que pode configurar infração administrativa, devendo ser analisada e tratada individualmente.

32. 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.

33. 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 constringer ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar.

34. 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, procederá 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", Lei nº. 7.506/86, 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)

35. 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.

36. 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.

37. 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.*

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

39. 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 e 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.*

40. 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.

41. **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.**

42. **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

43. **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 I, alínea "c", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 91.203 (a) do RBHA 91.

44. 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.

45. **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.

46. 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.*

47. 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).

48. 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;*

49. 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. É 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 firmem os limites legais.

50. 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.

51. 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.

52. 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.

53. 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 expresso 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.)

54. 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.

55. 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).

56. 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.

57. 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.

58. Por fim, ressalte-se que as infrações foram muito bem documentadas pela fiscalização, como se observa pelas páginas do diário de bordo presentes nos autos, bem como pela tela do SACI que comprova a suspensão da aeronave no período dos voos relacionados no AI em análise. Destaca-se este último documento a seguir:

**TELA DO SACI QUE COMPROVA A SUSPENSÃO DO CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDADE DURANTE O PERÍODO DOS VOOS DESCRITOS NO AI- DOC SEI 0097160 - FLS. 04**

**CONTROLE E FISCALIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL**  
**TELA DE INSPEÇÃO**  
**PRELG**

**DADOS DA SITUAÇÃO DE AERONAVEGABILIDADE**

Código	Data de Irregularidade	Documento de Irregularidade	Código	Data de Regularização	Documento de Regularização
4	18/03/2014	SUSPENSÃO - TELA IRREGULARIDADE DO RAB - [EDSON.BONFATTI]	4	12/05/2014	REVOGAÇÃO - TELA IRREGULARIDADE DO RAB - [VANIA.PEREIRA]
8	29/03/2015	SUSPENSÃO AUTOMÁTICA	8	07/04/2015	REVOGAÇÃO - ELETROÔNICA - [9903-03/ANAC]

Inspecção da Aeronave ==> PRELG

59. Desse modo, vê-se que havia suspensão do CA, por irregularidade no RAB, no período de

18/03/2014 a 12/05/2014. Os voos foram realizados entre 27/03/2014 e 11/05/2014, portanto, dentro do período de suspensão do CA. Assim, tais voos não poderiam ter sido realizados. Saliente-se que tratou-se de suspensão do CA. Assim, conquanto o lapso temporal do certificado não estivesse extrapolado, ante a irregularidade no RAB, suspendeu-se o CA. São coisas distintas. Por isso, há na imagem do quadro acima, a data de irregularidade e de regularização.

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

**DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

61. 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

62. 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.

63. 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.

64. 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.

65. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC (SEI 3332525) dessa Agência, ficou demonstrado, que não há penalidade anteriormente aplicada ao autuado nessa situação.

66. 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.

67. Dada a presença de circunstâncias atenuantes - § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução nº 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\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais reais), para cada infração, que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese da letra O - COD. INI - da Tabela (III - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSIONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS - P. JURÍDICA) do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, e alterações posteriores, perfazendo um valor somado de R\$ 27.600,00 (setenta mil reais).

68. 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**

69. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de Marcelo Rossi, conforme individualização no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Diário de Bordo nº 002/PREL G/008		Infração	Enquadramento	Multa aplicada em Primeira Instância
				Página	Linha			
00066.036843/2016-55	661741177	004606/2016	27/03/2014	0039	02	Utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos.	Art. 302, inciso I, alínea "c", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 91.203 (a) do RBHA 91.	R\$ 1.200,00
			29/03/2014		03			R\$ 1.200,00
			29/03/2014		04			R\$ 1.200,00
			05/04/2014		05			R\$ 1.200,00
			05/04/2014		06			R\$ 1.200,00
			05/04/2014		07			R\$ 1.200,00
			05/04/2014		08			R\$ 1.200,00
			06/04/2014		01			R\$ 1.200,00
			18/04/2014	0040	04			R\$ 1.200,00
			18/04/2014		05			R\$ 1.200,00
			19/04/2014		02			R\$ 1.200,00
			19/04/2014		03			R\$ 1.200,00
			19/04/2014		06			R\$ 1.200,00
			19/04/2014		07			R\$ 1.200,00
			20/04/2014		08			R\$ 1.200,00
			21/04/2014		01			R\$ 1.200,00
			21/04/2014	0041	02			R\$ 1.200,00
			21/04/2014		03			R\$ 1.200,00
			04/05/2014		04			R\$ 1.200,00
			04/05/2014		05			R\$ 1.200,00
			07/05/2014		06			R\$ 1.200,00
			10/05/2014		07			R\$ 1.200,00
			11/05/2014		08			R\$ 1.200,00
<b>Soma dos valores das multa das 23 (vinte e três) infrações: R\$ 27.600,00 (Vinte e sete mil e seiscentos reais)</b>								

70. É o Parecer.

71. 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 18:05, 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 3332525 e o código CRC 995CF3CB.





AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1173/2019**

PROCESSO Nº 00066.036843/2016-55

INTERESSADO: Marcelo Rossi

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 (3332525) 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 ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa, em desfavor de Marcelo Rossi, nos seguintes termos:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Diário de Bordo nº 002/PRELG/008		Infração	Enquadramento	Multa aplicada em Primeira Instância
				Página	Linha			
00066.036843/2016-55	661741177	004606/2016	27/03/2014	0039	02	Utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados ou com estes vencidos.	Art. 302, inciso I, alínea "c", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c a seção 91.203 (a) do RBHA 91.	R\$ 1.200,00
			29/03/2014		03			R\$ 1.200,00
			29/03/2014		04			R\$ 1.200,00
			05/04/2014		05			R\$ 1.200,00
			05/04/2014		06			R\$ 1.200,00
			05/04/2014		07			R\$ 1.200,00
			05/04/2014		08			R\$ 1.200,00
			06/04/2014		0040			01
			18/04/2014	04				R\$ 1.200,00
			18/04/2014	05				R\$ 1.200,00
			19/04/2014	02				R\$ 1.200,00
			19/04/2014	03				R\$ 1.200,00
			19/04/2014	06				R\$ 1.200,00
			19/04/2014	07				R\$ 1.200,00
			20/04/2014	08				R\$ 1.200,00
			21/04/2014	0041	01			R\$ 1.200,00
			21/04/2014		02			R\$ 1.200,00
			21/04/2014		03			R\$ 1.200,00
			04/05/2014		04			R\$ 1.200,00
			04/05/2014		05			R\$ 1.200,00
07/05/2014	06	R\$ 1.200,00						
10/05/2014	07	R\$ 1.200,00						
11/05/2014	08	R\$ 1.200,00						

**Soma dos  
valores das  
multa das 23  
(vinte e três)  
infrações: R\$  
27.600,00  
(Vinte e sete  
mil e  
seiscentos  
reais)**

6. À Secretaria.
7. Notifique-se.
8. Publique-se.

**BRUNO KRUCHAK BARROS**

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 18/12/2019, às 16:23, 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 **3334873** e o código CRC **724B5E1A**.

Referência: Processo nº 00066.036843/2016-55

SEI nº 3334873