

PARECER N° 1048/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.051914/2015-69
INTERESSADO: MARCO AUGUSTO SCOBOZA GULIN

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 (DCI)	Ciência da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00066.051914/2015-69	661245178	001982/2015/SPO	04/04/2015	22/09/2015	20/11/2015	15/09/2017	27/09/2017	R\$ 2.000,00	03/10/2017	31/10/2017

Enquadramento: Art. 302, II, alínea “n”, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c o artigo 88 do CBAer.

Infração: Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo - 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 - RF N. 61/2015/GTPO-SP/GOAG/SPO (DOC SEI 0155610 - fls. 02v) que:

Consta nos autos do processo 00065.051868/2015-16 que o Sr. Marco Augusto Scoboza Gulin, código ANAC 141825, no dia 04.04.2015 as 17:30h, operando a aeronave PET, modelo ASTRO AC-101, de matrícula PU-GUL, teve uma parada de motor. Não conseguindo religar o mesmo, optou por fazer um pouso forçado em pasto próximo ao "Costa e Cia", na Estrada do Bela Vista. A informação sobre o acidente foi recebida pelo ARCC-CW que repassou ao sobreaviso do SERIPA IV. Em contato via telefone, o Sr. Marco Augusto Scoboza Gulin informou que não sofreu nenhuma lesão e que a aeronave sofreu danos na seção frontal e no trem de pouso. O acidente foi registrado na ANAC através do BROA nº 100/GGAP/2015.

Neste ponto, é necessário ressaltar que as informações constantes no BROA são alimentados diretamente pelo Órgão Investigador. Os dados descritos são selecionados para promover análises no campo administrativo e não interferirem em eventuais averiguações daquele órgão. O estudo do acidente acabou resultando na identificação da seguinte violação aos regulamentos aeronáuticos.

1. DA NÃO COMUNICAÇÃO DO ACIDENTE.

O acidente ocorreu no dia 04 de abril de 2015 e não foi imediatamente comunicado à autoridade investigadora. Por outros meios, o SERIPA recebeu a informação e iniciou os procedimentos de investigação no dia 14 de abril de 2015.

Sobre a necessidade de comunicação de acidentes, o artigo 88 do Código Brasileiro de Aeronáutica descreve:

Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou destroços de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.

A NSCA 3-13, em seu item 4.1, reforça o item 88 do CBAer e ainda menciona os procedimentos a serem adotados.

Considerando os dados apresentados, é razoável a atuação do Sr. Marco Augusto Scoboza Gulin pela falta de comunicação do acidente com a aeronave PU-GUL. O auto deve ser capitulado com base no Art. 88 da Lei 7.565 c/c Art. 302, 11, "n" da mesma lei.

ANEXOS:

1. Cópia do Broa 100/GGAP/2015
2. Cópia da tela STATUS - PU-GUL - dados de 15/04/2015.
3. Cópia da tela DETALHE AERONAVEGANTE - dados de 15/04/2015.

3. Anexou-se o Relatório de Ocorrência (DOC SEI 0155610 - fls. 03v) que traz:

A AERONAVE DURANTE O VOO APRESENTOU UMA PANE NO MOTOR. NÃO SENDO POSSÍVEL. REACENDÊ-LO, O PILOTO DECIDIU FAZER UM POUSO FORÇADO EM UM PASTO PRÓXIMO AO "COSTA E CIA" NA ESTRADA DO BELA VISTA.

OBS: 1. A INFORMAÇÃO FOI RECEBIDA PELO ARCC-CW E REPASSADA AO SOBREAVISO DO SERIPA-4.

2. REALIZADO CONTATO VIA TELEFONE COM O SR. MARCO AUGUSTO SCOBOZA GULIN, O QUAL INFORMOU QUE NÃO SOFREU NENHUMA LESÃO.

3. CONFIRMOU OS DANOS NA SEÇÃO FRONTAL E NO TREM DE POUSO.

4. Ato contínuo, lavrou-se o auto de infração (DOC SEI 0155610 - fls. 01), descrevendo-se o fato assim: "Consta que o Sr. Marco Augusto Scoboza Gulin, código ANAC 141825, no dia 04.04.2015 as 17:30h, operando a aeronave PET, modelo ASTRO AC-101, de matrícula PU-GUL, teve uma parada de motor. Não conseguindo religar o mesmo, optou por fazer um pouso forçado em pasto próximo ao Costa e Cia, na Estrada do Bela Vista. O acidente ocorreu no dia 04 de abril de 2015 e não foi imediatamente comunicado à autoridade investigadora. Por outros meios, o SERIPA recebeu a informação e iniciou os procedimentos de investigação no dia 14 de abril de 2015. Considerando os dados apresentados, cabe a atuação do Sr. Marco Augusto Scoboza Gulin pela falta de comunicação

do acidente com a aeronave PU-GUL. O auto deve ser capitulado com base no Art. 88 da Lei 7.565 c/c Art. 302, II, 'n' da mesma lei".

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. Embora devidamente notificado o interessado não apresentou **Defesa Prévia**.

8. **A Decisão de Primeira Instância (DC1)**, vide DOCs SEI 0900582 e 0936779, após cotejo integral de todos argumentos para com os elementos dos autos entendeu que os da autuado não evidenciaram elementos probatórios capazes de ilidir a aplicação de penalidade e condenou o interessado à sanção de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais reais), patamar mínimo, com a incidência de circunstância atenuante - § 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 "n" do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBAer**, nestes termos:

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

(...)

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

(...)

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;

E ainda, com interpretação sistemática ao disposto no **artigo 88 do CBAer**:

Art. 88. Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido. (g. n.)

2.2. Análise da Defesa

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

Além disso, o Interessado 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 9.784/1.999 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

De acordo com o relato no Boletim de Registro de Ocorrência com Aeronave – BROA n.º 100/GGAP/2015 (fl. 03/03v), o Autuado não informou às autoridades o acidente ocorrido com a aeronave PU-GUL, operada por ele, acidente este ocorrido em 04/04/2015, às 17h30min, em área com as coordenadas geográficas 22º 06’ 04” S/51º 27’ 06” W, conforme requerido pela legislação em vigor.

Desta forma, restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no **artigo 302, inciso II, alínea “n” 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\$ 2.000,00 (Dois mil 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 fincado no art. 22 da referida Resolução.

9. O interessado foi devidamente notificado da decisão condenatória, interpondo **RECURSO ADMINISTRATIVO** (DOC SEI 1150299) em que alega:

- I - ter preferido não apresentar defesa sobre os fatos;
- II - que não teria condições de entrar, quando do acidente, em contato com as autoridades sobre o ocorrido com a aeronave PU-GUL, pois não teria qualquer meio de comunicação;
- III - que teria incidido prescrição nos moldes do art. 319 do CBA.

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:

Consta que o Sr. Marco Augusto Scoboza Gulin, código ANAC 141825, no dia 04.04.2015 as 17:30h, operando a aeronave PET, modelo ASTRO AC-101, de matrícula PU-GUL, teve uma parada de motor. Não conseguindo religar o mesmo, optou por fazer um pouso forçado em pasto próximo ao Costa e Cia, na Estrada do Bela Vista.

O acidente ocorreu no dia 04 de abril de 2015 e não foi imediatamente comunicado à autoridade investigadora. Por outros meios, o SERIPA recebeu a informação e iniciou os procedimentos de investigação no dia 14 de abril de 2015.

Considerando os dados apresentados, cabe a autuação do Sr. Marco Augusto Scoboza Gulin pela falta de comunicação do acidente com a aeronave PU-GUL. O auto deve ser capitulado com base no Art. 88 da Lei 7.565 c/c Art. 302, II, 'n' da mesma lei.

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 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”.

19. Ademais, note-se que não apenas o interessado teve ciência do auto de infração, contendo toda a informação necessária para que se defendesse, tendo plena liberdade de contraditar tudo que se lhe estava imputando.

20. Ressalte-se que reconhece ter preferido não apresentar defesa prévia.

21. Saliente-se que a primeira instância, em sua decisão, demonstrou, inequivocamente, a ocorrência da infração, indicando, precisamente, os fatos e os fundamentos jurídicos motivadores da aplicação da sanção.

22. Ratifica-se, portanto, que não há que se falar em cerceamento de defesa ou ausência de motivação dos atos do presente processo.

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

23. **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, II, alínea “n”, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c o artigo 88 do CBAer.

24. 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.

25. **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.

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

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

27. 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,

28. 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;

29. 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.

30. 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.

31. 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.

32. 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.)

33. 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.

34. 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).

35. 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.

36. 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).

37. 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."

38. Consignam os itens 2.47 a 2.55 do citado Parecer que:

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

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

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

2.50. Destarte, harmonizando os preceitos firmados no Parecer nº 103/2008/PROC/ ANAC

(aplicabilidade da Lei n.º 9.873/99 a multas emitidas por infrações ao CBAer) com aqueles constantes do Parecer AGU-PGF/CGCOB/DICON n.º 05/2008 (fixa distinção entre prazo prescricional para aplicação da multa e prazo prescricional para execução do crédito dela resultante), **concluo que:**

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

2.52. 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.º, da Lei n.º 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.º, do art. 1.º da mesma Lei.

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

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

2.55. **Constituída definitivamente a multa através da notificação final do sujeito passivo para pagamento,** a Agência dispõe de **cinco anos** para provocar o Judiciário visando a satisfação compulsória do crédito inadimplido, a teor do art. 1.º, do Decreto n.º 20.910/1932. Aqui não há falar-se na prescrição intercorrente de que trata o § 1.º, art. 0, da Lei 9.873/99, visto que, segundo o Parecer AGU-PGF/CGCOB/DICON n.º 05 /2008, as disposições desta Lei somente são aplicáveis enquanto não houver sido definitivamente constituída a multa."

39. 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.

40. De se destacar, ainda, que, após a edição do Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009, sobreveio a edição da Lei n.º 11.941, de 27 de maio de 2009, que alterou as disposições contidas na Lei n.º 9.873/99, passando esta a prever expressamente que:

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

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

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

Art. 1.º-A. Constituído definitivamente o crédito não tributário, após o término regular do processo administrativo, prescreve em 5 (cinco) anos a ação de execução da administração pública federal relativa a crédito decorrente da aplicação de multa por infração à legislação em vigor. (Incluído pela Lei n.º 11.941, de 2009)

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

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

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

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

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

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

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

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

42. 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 102151010306171 - 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]

43. Assim, patente que não que prosperar essa alegação da defesa, pois não se aplica o prazo prescricional previsto no CBA. Além disso, vê-se que não se extrapolou quaisquer prazos prescricionais, seja o trienal ou o quinquenal. Ainda, note-se que nem o prazo de seis anos apontado pelo interessado fora extrapolado.

44. **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

45. 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

46. 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.

47. 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.

48. 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.

49. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ficou demonstrado que **não há** penalidade (SEI 0900506) anteriormente aplicada ao atuado nessa situação.

50. 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.

51. 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 a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 2.000,00 (dois mil reais reais), que é o valor mínimo previsto, à época do fato, para a hipótese em tela - COD. INR, letra "n", 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.

52. **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 sua **MANUTENÇÃO**, no patamar mínimo, R\$ 2.000,00 (dois mil reais reais).

CONCLUSÃO

53. Pelo exposto, sugiro **NEGAR**

PROVIMENTO ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de MARCO AUGUSTO SCOBOZA GULIN, 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
00066.051914/2015-69	661245178	001982/2015/SPO	04/04/2015	Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo - Operar aeronave com CHT vencido.	Art. 302, II, alínea "n", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c o artigo 88 do CBAer.	R\$ 2.000,00 (dois mil reais reais)

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

55. **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 17:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3344203** e o código CRC **C4004765**.

Referência: Processo nº 00066.051914/2015-69

SEI nº 3344203



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1190/2019

PROCESSO Nº 00066.051914/2015-69

INTERESSADO: Marco Augusto Scoboza Gulin

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 (3344203) Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tomando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
4. Dosimetria adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".
5. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com com lastro no art 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **mantendo a decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa**, em desfavor de MARCO AUGUSTO SCOBOZA GULIN, 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
00066.051914/2015-69	661245178	001982/2015/SPO	04/04/2015	Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo - Operar aeronave com CHT vencido.	Art. 302, II, alínea "n", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c o artigo 88 do CBAer.	R\$ 2.000,00 (dois mil reais reais)

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

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 18/12/2019, às 15:46, 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 **3344573** e o código CRC **58132E55**.

Referência: Processo nº 00066.051914/2015-69

SEI nº 3344573