



PARECER N° 662/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.038214/2014-06
INTERESSADO: GENARDO GUIMARÃES GRANJA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: Operação comercial sem levar a bordo a documentação exigida pela regulamentação.

Enquadramento: alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c os item 135.27(a) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 135 c/c item 91.203(a)(5) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91 c/c item 119.43(d) do RBAC 119.

Auto de Infração: 954/2014/SPO

Data da infração: 21/06/2014

Aeronave: PR-AVT

Crédito de multa: 658860173

Proponente: Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

INTRODUÇÃO

1. O Auto de Infração (AI) nº 954/2014/SPO (fl. 01 do arquivo SEI nº 0115787) apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 674762 MARCAS DA AERONAVE: PR-AVT

DATA: 21/06/2014 HORA: 10:40(LT) LOCAL: SBGR

Descrição da ocorrência: Operação comercial sem levar a bordo a documentação exigida pela regulamentação.

HISTÓRICO: No dia 21/06/2014 em SBGR, foi constatado que a aeronave PR-AVT realizava operação comercial de transporte aéreo de enfermos sem que cópia das Especificações Operativas em vigor da empresa Amapil Táxi Aéreo Ltda estivesse a bordo da aeronave, contrariando a seção 119.43 do RBAC 119.

Capitulação: Art. 302, inciso I, alínea (d) da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, cumulado com a seção 119.43 do RBAC 119.

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 9/2014/GCTA/121/SP/SPO (fls. 02v/03v do arquivo SEI nº 0115787) foi informado que:

Durante atividade de fiscalização de rampa no pátio da aviação geral do aeroporto SBGR, no dia 21/06/2014, a aeronave PR-AVT foi abordada pela equipe de inspetores da ANAC durante operação de transporte de enfermos, com pouso às 10:40 (LT). Foi constatado que a aeronave pertence à empresa Amapil Táxi Aéreo Ltda. e está registrada na categoria TPX.

A Portaria Nº190/GC-5, de 20 de março de 2001, em seu Art. 2º, inciso X, define operação de transporte de enfermos como atividade exclusiva de empresas de táxi aéreo, que são certificadas segundo o RBAC 119 e devem operar de acordo com os requisitos estabelecidos pelo RBAC 135.

Durante a fiscalização, foram verificadas as seguintes irregularidades:

1. A aeronave não portava a bordo cópia das Especificações Operativas da empresa (RBAC 119.43(d));

(...)

Além disso, após consulta à revisão mais recente das Especificações Operativas da empresa, foi constatado que a aeronave PR-AVT não consta da lista de aeronaves autorizadas a operar comercialmente em nome da empresa, descumprindo a seção 119.5(c)(8) do RBAC 119.

Sendo assim, a equipe de inspetores concluiu que ao realizar operação de transporte de enfermos, a empresa engajou a aeronave PR-AVT em uma operação comercial, que deve cumprir os requisitos estabelecidos pelo RBAC 135, além dos requisitos do RBHA 91. O não cumprimento dos requisitos do RBAC 135 e do RBHA 91 durante esta operação implica em infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986).

A seção 135.7 do RBAC 135 estabelece que as regras estabelecidas pelo RBAC 135 se aplicam também a uma aeronave que realizar operação comercial segundo o regulamento e não esteja incluída nas E.O. da empresa.

Ou seja, o fato de a aeronave PR-AVT não estar listada nas E.O. da empresa, não descaracteriza a operação comercial e não isenta a empresa de cumprir com os requisitos do RBAC 135, caso contrário a empresa seria beneficiada pelo descumprimento do RBAC 119 e pela infração ao CBA.

Dessa maneira, o Sr. Genaro Guimarães Granja (CANAC 674762), na qualidade de comandante da aeronave, cometeu as seguintes infrações:

1. Art. 302, inciso I, alínea (d), do CBA, cumulado com a seção 119.43 do RBAC 119, por operar a aeronave em voo comercial de transporte de enfermos sem levar a bordo as Especificações Operativas em vigor da empresa;

(...)

A empresa Amapil Táxi Aéreo Ltda. na qualidade de operadora da aeronave PR-AVT e de empresa certificada e autorizada pela ANAC para exploração de serviços de táxi aéreo, cometeu as seguintes infrações:

1. Art. 302, inciso III, alínea (e), do CBA, cumulado com a seção 119.43 do RBAC 119, por permitir a operação da aeronave em voo comercial de transporte de enfermos sem levar a bordo as Especificações Operativas em vigor da empresa;

(...)

Anexos:

1. Registro fotográfico do desembarque do paciente durante a operação de transporte de enfermos com a aeronave PR-AVT;

2. Registro fotográfico da página nº 36 do diário de bordo nº 009/PR-AVT/2014;

3. Registro Fotográfico da habilitação do comandante da aeronave;

4. Registro Fotográfico da listagem do kit de primeiros socorros a bordo da aeronave durante a atividade de fiscalização;

5. Cópia de páginas das E.O. em vigor da empresa;

6. Informações do sistema SACI acerca da aeronave PR-AVT;

7. Informações do sistema SACI acerca do comandante da aeronave PR-AVT;

8. Informações do sistema SACI acerca do copiloto da aeronave PR-AVT.

3. Consta fotografia que a fiscalização reporta ser referente ao desembarque de paciente da aeronave PR-AVT (fl. 04 do arquivo SEI nº 0115787).

4. Na página 0036 do diário de bordo nº 009/PR-AVT/2014 (fl. 04v do arquivo SEI nº 0115787) consta registrado voo na data de 21/06/2014, no trecho SBCG-SBGR, tendo sido informado como comandante o piloto "GRANJA", Código ANAC 674762.

5. Consta fotografia da habilitação do piloto GENARDO GUIMARAES GRANJA, Código ANAC 674762 (fl. 05 do arquivo SEI nº 0115787).

6. Foi juntada listagem de conteúdo de estojo de medicamento (fl. 05v do arquivo SEI nº 0115787).

7. Constan páginas das Especificações Operativas da empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA. (fls. 06/09 do arquivo SEI nº 0115787). No item B.2.8 das Especificações Operativas é informado que o transporte aéreo de passageiros enfermos é autorizado com as aeronaves PT-RUH e PT-WYQ. Além disso, no item I.1 das Especificações Operativas não consta listada entre as aeronaves autorizadas a aeronave de marcas PR-AVT.

8. Consta Página do SACI referente à aeronave PR-AVT (fl. 10 do arquivo SEI nº 0115787), em que é informada a categoria de registro "TPX".

9. Página do SACI referente ao aeronavegante Genardo Guimarães Granja (fl. 11 do arquivo SEI nº 0115787).

10. Página do SACI referente ao aeronavegante Ricardo Nadeu Bijos (fl. 12 do arquivo SEI nº 0115787).

DEFESA

11. O interessado foi notificado do Auto de Infração em 21/08/2014, conforme demonstrado em AR (Aviso de Recebimento) (fl. 14 do arquivo SEI nº 0115787), tendo sido apresentada Defesa (fls. 17/20 do arquivo SEI nº 0115787), que foi recebida em 11/09/2014.

12. Na defesa alega preliminarmente que o ato administrativo é vinculado à norma especial, qual seja, a legislação aeronáutica (Resolução nº 25), que dispõe em seu art. 8º, inciso V, a necessidade de ser reportada a assinatura do autuante e indicação do seu cargo ou função com precisão, a fim de que toda a formalística de confecção do documento, nos moldes estabelecidos pela norma fossem efetivamente preenchidos. Contudo, o Auto de Infração em tela, não possui a forma, que é um dos elementos do ato administrativo, no padrão estipulado no instrumento legal. Argui que comparando-se o preconizado na norma com a redação padrão atribuída pela Autoridade de Aviação Civil, que se refere à suposta Infração cometida pela Interessado autuado (Piloto da Amapil Táxi Aéreo LTDA) chega-se à conclusão de que há discrepâncias, isto é, a *forma* de expressão da Administração Pública não está vinculada ao disposto na Resolução nº 25 da ANAC, uma vez que no campo destinado a assinatura do autuante e indicação do seu cargo ou função não foi atribuída qualquer identificação do autuante, tais como: função ou cargo do mesmo, bem como o nome da autoridade de aviação civil, acerca do assunto cita o parágrafo 1º do art. 22 da Lei nº 9784/99. Alega que deste modo, foi ferido o princípio da segurança jurídica, o qual está consagrado no art. 2º da Lei nº 9.784/99, tendo em vista que não há como precisar quem assinou o referido documento, bem como se quem o fez é competente para tal ato.

13. Acrescenta que o campo destinado a código de ementa não condiz com o disposto no Anexo II à Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, pois não há a previsão do código 00.0007565.0076. Neste esteio, alega que tal invalidação ocorre quando o ato está em desconformidade com a resolução supra. Considera que os elementos constitutivos do ato administrativo (Competência, Finalidade, Forma) são vinculados à lei e se não preencherem os requisitos preconizados na mesma são passíveis de nulidade, conforme conteúdo contido no Auto de infração 954/2014/SPO. Desta feita, afirma que faltaram alguns requisitos capazes de atestar a suposta infração cometida e, por conseguinte, dar maior credibilidade ao rito, em face à formalística rígida que se instalou. Logo, alega que não ocorreu lavratura do Auto na forma prescrita dentro dos requisitos da legalidade, uma vez que o revestimento exterior não contemplou todos os itens, os quais eram imprescindíveis ao seu aperfeiçoamento, nos termos do art. 2º, inciso VIII do diploma legal supracitado.

14. Com relação ao mérito, informa que na apreciação do capítulo III do título IX da Lei nº 7565/86 - DAS INFRAÇÕES, faz-se necessário uma análise sistêmica do texto normativo, de tal sorte que a denotação das palavras deva ser entendida em sua acepção técnica. Ao tratar das infrações, deve-se interpretar o art. 302 do CBA com muito cuidado, a fim de não se fazer injustiça, uma vez que o mesmo retrata várias condutas tipificadas como infração, sendo taxativo. Alega que nos termos do item 4.3 da IAC 012-1001 de 31/01/2003, a qual regulamentava o processamento de irregularidades no âmbito da aviação civil, preconizava que o Auto de Infração "deveria conter, de forma clara, a descrição da

irregularidade". Sendo assim, pressupõe a perfeita adequação da suposta conduta discrepante da empresa com o preceito emanado no código aeronáutico e demais legislações subsidiárias, visto que paira sobre o atuado (empresa) o princípio da presunção de inocência consagrado na Carta Magna, fazendo-se uma analogia com o que dispõe a legislação penal brasileira. Considera que pode-se analisar que a Administração Pública ao afirmar "... foi constatado que a aeronave PR-AVT realizava operação comercial de transporte aéreo de enfermos sem que cópia das Especificações Operativas em vigor da empresa Amapil Táxi Aéreo LTDA. estivesse a bordo da aeronave, contrariando a seção 119.43 do RBAC 119", cometeu algumas impropriedades, a saber: a)- Quem constatou o fato? b)- Tal constatação foi baseada em qual tipo de fiscalização?

15. Alega que a Autoridade de Aviação Civil ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso I, alínea "d" o fez incorretamente, porque o preceito mandamental enuncia que o tripulante "*utilizou ou empregou aeronave (PR-AVT) sem os documentos exigidos ou sem que estes estivessem em vigor*", tendo em vista que de acordo com o disposto na Seção 91.203 do RBHA 91 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS, alínea (a) (1) certificado de matrícula e certificado de aeronavegabilidade, válidos, emitidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB); (2) manual de voo e lista de verificações; (3) NSCA 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 requeridos pelo RBHA aplicável. Alega que todos os documentos exigidos estavam em vigor, bem como os respectivos manuais. Considera que não há que se falar em cometimento de infração. Dispõe que nesse esteio, ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso I, alínea "d" do CBA a Administração Pública o fez de forma equivocada, na medida em que o critério da tipicidade, o qual há de ocorrer à perfeita justaposição da conduta do suposto infrator ao preceito emanado da legislação, fato esse efetivamente não aconteceu, pois ao capitular sob a égide do dispositivo do referido Código, Lei nº 7565/86 dever-se-ia analisar minuciosamente o que foi avaliado pela ANAC com o que de fato ocorreu levando-se em consideração a referência legal capitulada.

16. Argui que a seção 119.43 do RBAC 119 não estipula a obrigatoriedade de estar a bordo das aeronaves cópia das Especificações Operativas, mas sim que os operadores da aeronave, quais sejam: os tripulantes deverão manter-se informados dos preceitos oriundos das mesmas, nos termos da alínea "c" da Seção mencionada, a título de atitude procedimental. Dispõe que, muito embora, na alínea "d" enuncia a necessidade das aeronaves possuírem "... uma cópia fiel das partes relevantes de suas especificações operativas ...". Nesse contexto há que se saber o que é parte relevante da especificação operativa. Assim sendo, depreende-se que não há necessidade de se obter dentro da aeronave a Especificação Operativa em sua plenitude (totalidade), e neste cenário não aconteceu a contrariedade da Seção aludida do RBAC 119. Alega que, portanto, o Auto de Infração retrata uma situação em que não há consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como a descrição da ocorrência, porque ao mencionar que "*utilizou ou empregou aeronave (PR-A VT) sem os documentos exigidos ou sem que estes estivessem em vigor*", na descrição da ocorrência, e tipificar no art. 302, inciso I, alínea "d" - existem dois parâmetros alternativos, ou seja, sem documentos exigidos ou com os mesmos vencidos. Porém, o Auto não faz alusão a quais documentos estavam vencidos e tampouco quais estavam faltando, uma vez que a norma versa acerca de documentos, logo é mais de um diferente do caso concreto. Deste modo, considera o fato impeditivo para a realização, inclusive de convalidação do mesmo, haja vista que a descrição da ocorrência não estar em sintonia com a capitulação.

17. Requer o acolhimento das preliminares e que o Auto de Infração seja arquivado sem qualquer tipo de penalidade ou se de outro modo entender com a aplicação da sanção mais branda ao tripulante, pelo fato do interessado estar enquadrado no benefício contido nos incisos II e III do art. 22 em seu parágrafo 1º da Resolução ANAC nº 25/2008. E que as argumentações da defesa, se não forem acolhidas as preliminares, em seu mérito sejam consideradas procedentes, haja vista que o critério da tipicidade não ter sido respeitado.

CONVALIDAÇÃO

18. O setor competente, em 03/02/2015, convalidou o AI nº 954/2014/SPO (fl. 21 do arquivo SEI nº 0115800), alterando a capitulação para o previsto na alínea "c" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a seção 119.43 do RBAC 119.

DEFESA APÓS CONVALIDAÇÃO

19. O interessado foi notificado a respeito da convalidação em 18/02/2015, conforme demonstrado em AR (fl. 23 do arquivo SEI nº 0115800), tendo apresentado Defesa após a convalidação (fls. 28/32 do arquivo SEI nº 0115800).

20. Reiterou argumentos já apresentados na Defesa Prévia. Acrescenta que muitos processos administrativos, notadamente os mais antigos, tiveram início com a Notificação de Infração, instrumento este que apenas deveria cientificar o suposto infrator da existência de um Auto de Infração que havia sido lavrado contra ele. Informa que tal hipótese ocorreu sobretudo sob a égide da IAC-012-1001, cuja vigência teve seu termo inicial 31/01/2003 e termo final 27/08/2007. Esclarece que o que quer salientar é que o Auto de Infração, em hipótese alguma poderia faltar ao processo administrativo, sendo o mesmo "*condicio sine qua non*" à existência do processo, nem tampouco ser substituído, pela então Notificação de Infração, que era somente instrumento obrigatório para cientificar o administrado infrator. Informa que foi o que efetivamente aconteceu, com o caso concreto, visto que a Administração Pública expediu um AI nº 954/2014/SPO, o qual capitulava a suposta infração no art. 302, mas em situação diferente ao disposto no inciso II, alínea "c". Porém, posteriormente, foi expedida uma Notificação de Convalidação. Considera que a ANAC tentou corrigir um vício oriundo da peça vestibular (original), qual seja, o Auto supramencionado, contudo, não poderia fazê-lo, por intermédio de uma Notificação de Convalidação, haja vista que se os efeitos são "*ex tunc*" os mesmos retroagirão a sua gênese, entretanto o instrumento legal não foi o adequado, tendo em vista que a Resolução não preconiza tal documento (notificação de convalidação), a fim de que se possa efetivamente substituir ou retificar o anterior expedido. Considera que de acordo com a razoabilidade, dever-se-ia anular o feito, pois a partir do momento que se muda a capitulação do Auto, os demais atos, em corolário, também mudarão de forma substantiva, inclusive no que concerne ao histórico, bem como, a Descrição da Ocorrência e o Código da Ementa.

21. Alega que a Decisão exarada, por essa Agência, em 03/02/2015, embora tivesse estabelecido a necessidade de expedir a Notificação de Convalidação nº 94/2015/ACPI/SPO/RJ, mencionando os motivos da aplicação da nova Capitulação do suposto ato infracional, não levou em consideração o disposto no art. 2º, parágrafo 1º da Resolução nº 199, datada de 13/09/2011, uma vez que a Administração Pública após expedir o Auto de Infração, confeccionou outro ato administrativo (CONVALIDAÇÃO) efetuando a retificação do enquadramento da suposta infração, considera que este era o momento oportuno à propositura de Termo de Ajustamento de Conduta. Todavia, essa Agência não concedeu oportunidade do interessado fazê-lo.

22. Acrescenta, ainda, que a Administração Pública ao realizar o enquadramento no art. 302, inciso II, alínea "c" cometeu algumas impropriedades, haja vista que ao mencionar: "*... que o tripulante Genardo Guimarães Granja pilotou a aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência ...*" não especificou qual a habilitação de piloto, o mesmo não portava, quais os documentos da aeronave ou equipamentos de sobrevivência estavam ausentes, naquele momento.

23. Requer o acolhimento das preliminares e que o Auto de Infração seja arquivado sem qualquer tipo de penalidade ou se de outro modo entender com a aplicação da sanção mais branda ao tripulante, pelo fato do interessado estar enquadrado no benefício contido nos incisos II e III do art. 22 em seu parágrafo 1º da Resolução ANAC nº 25/2008. E que as argumentações da defesa, se não forem acolhidas as preliminares, em seu mérito sejam consideradas procedentes, haja vista que o critério da tipicidade não ter sido respeitado.

24. Consta envelope de encaminhamento da defesa (fl. 33 do arquivo SEI nº 0115800).

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

25. O setor competente, em decisão motivada (SEI nº 0222222 e SEI nº 0339788) de 18/01/2017, considerou que restou configurada a prática da infração à legislação vigente, em especial ao previsto no art. 302, inciso II, alínea "c" do CBA. Aplicou a multa em seu patamar mínimo, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

RECURSO

26. Consta extrato do sistema dos correios (SEI nº 0421581) demonstrando a entrega de objeto em 30/01/2017.

27. O interessado apresentou Recurso (SEI nº 0429972), que foi recebido em 13/02/2017.

28. No recurso dispõe, preliminarmente, sobre a duplicidade da penalidade e da ilegitimidade do Auto de Infração. Registra que a infração descrita no Auto de Infração em tela já foi autuada através do Auto de Infração nº 946/2014/SPO, que imputou à empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA. (operadora da aeronave) a prática da infração disposta no item regulamentar 119.43 do RBAC 119. Logo, considera que o Auto de Infração em análise está em duplicidade como AI nº 946/2014/SPO. Neste sentido, frisa que é a empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA., que deve responder pela suposta prática da infração, e não o piloto GENARDO GUIMARÃES GRANJA, que não possui responsabilidade com o cumprimento do item regulamentar 119.43 do RBAC 119.

29. Discorre sobre ofensa ao devido processo legal, informando que não obstante a ilegitimidade do autuado, ainda no que se refere ao mérito em si da autuação, também não assiste razão para procedência do Auto de Infração. Ressalta que no dia da suposta infração, a autuada/recorrente não estava realizando operação comercial de transporte aéreo de enfermos, conforme se observa pelo diário de bordo da aeronave e, tampouco, fora solicitado pelo agente responsável pela fiscalização, que o mesmo estivesse a procura de cópia das Especificações Operativas em vigor a época. Alega que não assiste razão para a procedência do Auto de Infração, pois não há prova nos autos que demonstre o que foi descrito no Auto de Infração. Informa que sempre cumpriu com suas obrigações e responsabilidades, em especial, com os regulamentos e determinações expedidas pela ANAC.

30. Ressalta que se o agente fiscalizador, responsável pela autuação, tivesse observado o procedimento previsto no Programa de Inspeções de Segurança Operacional de Rampa - PISOR, bem como outros dispositivos legais que dizem respeito a forma de fiscalização e autuação, como por exemplo, dado ciência ao autuado da suposta prática da infração no momento da fiscalização, o presente Auto de Infração poderia ser evitado, uma vez que considera que tudo indica que a malfadada autuação, ocorreu pela incoerência do agente fiscalizador, deixando assim, de cumprir com a legislação pertinente à inspeção ou constatação de infração. Transcreve os itens 7.3, 7.16, 10.3, 12.1 e 12.5 que informa ser do Programa de Inspeções de Segurança Operacional de Rampa - PISOR, alegando que o procedimento adotado pelo INSPAC responsável pela autuação (na verdade, procedimento não adotado pelo INSPAC), está em total desconformidade com o que prescreve o procedimento de inspeção em rampa, razão pela qual, afirma que deveria ser julgado improcedente o Auto de Infração, e não dado procedência conforme decisão que contra a qual recorre. Acrescenta que não pode o autuado ser prejudicado pela inobservância do INSPAC ao procedimento legal de fiscalização, que, ratifica que se tivesse sido observado, não estaria levantando dúvidas acerca da veracidade dos fatos noticiados pelo agente responsável pela autuação, que reafirma que não corresponde com a verdade dos fatos.

31. Salaria que a Administração Pública é regida pelo princípio da legalidade, que determina que todos os atos da Administração tem que estar em conformidade com o que prescreve a lei, ou seja, os agentes públicos só podem fazer o que a lei determina, e como a lei determina. Alega que este princípio observa não só as leis, mas também os regulamentos que contém as normas administrativas contidas em

grande parte do texto Constitucional, como é o caso das resoluções e normas da Agência Nacional de Aviação Civil. Considera que quando a Administração Pública se afasta destes comandos pratica atos ilegais, produzindo, por consequência, atos nulos e respondendo por seus efeitos, como, por exemplo, a anulação do Auto de Infração em análise.

32. Consta que o agente fiscalizador/inspetor ao autuar deixou de observar o disposto na legislação pertinente, em especial o que diz respeito à observância ao princípio da legalidade, uma vez que procedeu em desconformidade com o que prescreve a lei. Registra que o INSPAC também deixou de observar o prescrito nos artigos 1º e 6º da Resolução nº 25/2008, da ANAC, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC. Consta que o agente fiscalizador/inspetor além de não observar o PISOR, ainda deixou de observar o disposto na Resolução nº 25/2008, em especial no que diz respeito à observância ao princípio da legalidade, uma vez que procedeu em desconformidade com o que prescreve a lei. Dispõe que o Auto de Infração deve ser julgado improcedente, devido à ofensa ao devido processo legal (ausência de lavratura do Auto de Infração e inobservância ao PISOR), e, conseqüentemente, reformada a decisão recorrida.

33. Alega ofensa à segurança jurídica reiterando os argumentos apresentados em sede de defesa.

34. Reitera alegações de mérito apresentadas na Defesa.

35. Alega que a Autoridade de Aviação Civil ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso III, alínea "e" o fez incorretamente, porque o preceito mandamental enuncia que a empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA "deixou de observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves" e, em corolário, no caso concreto a lei preconiza duas situações, ou seja, manutenção e operação, portanto há duas vertentes, quais sejam: manutenção e operação, ambas concomitantes. Dispõe que, contudo, a empresa em momento algum deixou de observar as normas e regulamentos concernentes à manutenção da aeronave PR-AVT, porque a mesma encontra-se aeronavegável, tendo em vista que sua (IAM) - Inspeção Anual de Manutenção estava válida até 08 de março de 2015 e demais inspeções e revisões estão nos padrões estabelecidos pelos fabricantes de componentes e demais produtos aeronáuticos. Acrescenta que a aeronave em tela estava voando de acordo com o estabelecido na Seção 91.7(a) do RBHA 91 "ninguém pode operar uma aeronave civil a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis". E que por ser uma aeronave pertencente à empresa de táxi aéreo, a mesma estava operando sob a égide da Subparte "B" (regras de operação de voo) do RBAC 135. Avalia que, deste modo, o dispositivo é claro ao enumerar as duas situações simultaneamente, fato que efetivamente não ocorreu. Argui que, nesse esteio, ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso III, alínea "e" do CBA, a Administração Pública o fez de forma equivocada, na medida em que o critério da tipicidade, o qual há de ocorrer à perfeita justaposição da conduta da suposta infratora ao preceito emanado da legislação, fato esse que considera que efetivamente não aconteceu, pois ao capitular sob a égide dos dispositivos do referido Código, Lei nº 7565/86, dever-se-ia analisar minuciosamente o que foi avaliado pela ANAC com o que de fato ocorreu levando-se em consideração a referência legal capitulada.

36. Questiona o enquadramento da infração na seção 119.43 do RBAC 119, reiterando argumentos apresentados na defesa. Neste ponto, acrescenta que o Auto de Infração retrata uma situação em que não há consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como a descrição da ocorrência, porque ao mencionar que "não observar as normas e regulamentos relativos à operação das aeronaves", na descrição da ocorrência, e tipificar no art. 302, inciso III, alínea "e" - existem dois parâmetros, manutenção e operação. Porém, o Auto faz alusão, apenas, a vertente referente à operação da aeronave.

37. Requer que seja admitido o recurso, julgando-se procedente o mesmo, diante da ilegitimidade do autuado, ou, superado a preliminar de ilegitimidade, ante a inobservância ao devido processo legal por parte do inspetor, e, conseqüentemente, reformada a decisão administrativa que determinou a imposição da penalidade de multa no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais).

CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO

38. Em 07/02/2019, o setor de segunda instância decidiu (SEI nº 2544560 e SEI nº 2578347):

pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 954/2014/SPO, modificando o enquadramento para o previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c item 135.27(a) do RBAC 135 c/c item 91.203(a)(5) do RBHA 91 c/c item 119.43(d) do RBAC 119, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação dos Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

pela NOTIFICAÇÃO do Recorrente ante a possibilidade de agravamento da pena para o valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), de forma que o mesmo, querendo, venha formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99. Em sendo assim, deve-se observar, então, o prazo de 10 (dez) dias, para que o interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à convalidação do Auto de Infração nº 954/2014/SPO e/ou a possibilidade de agravamento da sanção aplicada pelo setor de decisão de primeira instância.

MANIFESTAÇÃO DO INTERESSADO

39. O interessado foi notificado acerca da convalidação do Auto de Infração nº 954/2014/SPO e da possibilidade de agravamento da penalidade em 22/03/2019, conforme demonstrado em AR (SEI nº 2850860), tendo apresentado manifestação (SEI nº 2882371), que foi recebida em 04/04/2019.

40. Em sua manifestação o interessado alega que muito embora a Administração Pública tenha a faculdade de convalidar seus atos, tal faculdade não pode e nem deve ser utilizada reiteradamente e nem de forma temerária. Alega que ao decidir pela convalidação o administrador não verificou os princípios da segurança jurídica e da presunção de validade e legitimidade dos atos administrativos. Afirma que o ato praticado com vício produziu efeitos jurídicos e, até a constatação do defeito, mantinha intacta a presunção de validade e legitimidade. Assim, considera que a convalidação de um ato muito tempo depois de sua prolação produz insegurança na ordem jurídica. Acrescenta que a convalidação só será possível em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, o que afirma que não vem sendo respeitado no presente caso.

41. Cita o estabelecido no art. 2º da Lei nº 9.784/1999, afirmando que a administração pública, ao ingressar com processo administrativo contra um autuado, deve respeitar os princípios determinados em lei, em especial, no caso em concreto, os princípios da legalidade, da motivação, da razoabilidade, da proporcionalidade e da moralidade. Observa que até mesmo a Administração Pública tem dúvidas com a aplicação da penalidade, considerando demonstrado nos termos da Defesa e Recurso apresentado nos autos que não houve infração à qualquer dispositivo apontado no Auto de Infração em epígrafe, afirmando ser o mesmo ilegal.

42. Aduz o princípio da legalidade e alega que não há descumprimento da lei, posto que o Recorrente não praticou qualquer ato ilícito.

43. Remete aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade e afirma que não se pode considerar razoável a conduta da Administração neste caso, que altera seu posicionamento diante da suposta infração por várias vezes.

44. Aborda o princípio da moralidade e afirma que a conduta do administrador deve ser pautada na moral administrativa, sendo orientada pelos valores e princípios do direito público, agindo com lealdade, transparência e honestidade.

45. Afirma que não há como a Administração pública se distanciar da legalidade ou do Direito, razão pela qual considera que deve ser anulado o Auto de Infração, bem como ser rechaçada a ideia de nova convalidação do Auto, por não corresponder à primazia da lei e sendo utilizado abusivamente pela administração pública.

46. Diante da inexistência, ao seu ver, da prática de infração, requer a anulação do ato, para que seja o processo disciplinar arquivado nos termos do artigo art. 15, I, da Resolução nº 25, de 25 de

abril de 2008 da ANAC.

47. Requer que seja, ainda, admitido o recurso interposto e a essa última manifestação, julgando-se procedente o mesmo, diante da ilegitimidade do autuado, ou, superado a preliminar de ilegitimidade, ante a inobservância ao devido processo legal por parte do inspetor, e, conseqüentemente, reformada a decisão administrativa que determinou a imposição da penalidade de multa, bem como convalidou o Auto para penalidade superior àquela inicialmente proposta.

48. Requer, então, que seja excluída a penalidade, face encontrar-se totalmente repelida pelos fatos e direitos inerentes.

49. O Recorrente ainda, se reserva ao direito de possível produção de novas provas, novas arguições e alegações, e reexame de matéria de fato.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

50. Ofício nº 531/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 13 do arquivo SEI nº 0115787) de encaminhamento de Autos de Infração.

51. E-mail referente a encaminhamento de processo (fl. 15v do arquivo SEI nº 0115787).

52. Despacho de encaminhamento do processo (fl. 16 do arquivo SEI nº 0115787).

53. Notificação de convalidação (fl. 22 do arquivo SEI nº 0115800).

54. Folha de encaminhamento de documentação (fl. 24 do arquivo SEI nº 0115800).

55. Notificação de convalidação (fls. 25/26 do arquivo SEI nº 0115800).

56. AI nº 954/2014/SPO (fl. 27 do arquivo SEI nº 0115800).

57. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0115802).

58. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 0339785).

59. Página do SACI referente ao aeronavegante Genardo Guimarães Granja (SEI nº 0362859).

60. Extrato do SIGEC (SEI nº 0362867).

61. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 200(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC (SEI nº 0362874).

62. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 0990866).

63. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 1962648).

64. Ofício nº 1743/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 2815732) que informa sobre a convalidação do Auto de Infração nº. 954/2014/SPO e da possibilidade de agravamento da penalidade aplicada.

65. Pedido de vista (SEI nº 2876368). Procuração (SEI nº 2876370). Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 2876371).

66. Certidão (SEI nº 2878271) que informa que foi disponibilizado acesso externo ao interessado no dia 04/04/2019.

67. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 2883026).

68. É o relatório.

PRELIMINARES

69. **Regularidade Processual**

69.1. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração, tendo apresentado Defesa. Foi, ainda, notificado a respeito da convalidação em sede de primeira instância, tendo apresentado nova Defesa após a convalidação.

69.2. Posteriormente, o interessado foi notificado da decisão de primeira instância, tendo apresentado Recurso.

69.3. Na sequência, o interessado foi notificado acerca da convalidação do Auto de Infração em sede de segunda instância e da possibilidade de agravamento da penalidade aplicada, tendo apresentado nova manifestação.

69.4. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

MÉRITO

70. **Fundamentação da Matéria** - Operação comercial sem levar a bordo a documentação exigida pela regulamentação.

70.1. A infração foi capitulada, após convalidação pelo setor de segunda instância, na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c os item 135.27(a) do RBAC 135 c/c item 91.203(a)(5) do RBHA 91 c/c item 119.43(d) do RBAC 119.

70.2. Segue o previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA.

CBA

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

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

(...)

70.3. Verifica-se que na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA é prevista a aplicação de multa em função da utilização de aeronave sem os documentos exigidos, sendo tal capitulação adequada ao presente caso, em função de ter sido descrita a realização de operação comercial sem as Especificações Operativas da empresa.

70.4. Segue o que dispõe o item 135.27(a) do RBAC 135 a respeito dos documentos requeridos a bordo da aeronave.

RBAC 135

135.27 Documentos requeridos a bordo da aeronave

(a) O detentor de certificado deverá levar a bordo de cada uma de suas aeronaves os documentos previstos no item 91.203 do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.

70.5. Assim, de acordo com o disposto no item 135.27(a) do RBAC 135 deve ser observado o estabelecido no item 91.203 do RBHA 91, apresentado a seguir.

RBHA 91

91.203 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS

(a) Exceto como previsto em 91.715 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:

(...)

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

(...)

70.6. Nota-se que no caso de aeronave sendo operada segundo o RBAC 135 deve ser considerado o requerido pelo RBHA aplicável, devendo ser considerado ainda o disposto no item 119.1(b)(2), apresentado a seguir.

RBAC 119

119.1 – Aplicabilidade

(...)

(b) Este regulamento estabelece:

(...)

(2) os requisitos para certificação que um operador deve atender para obter e manter um certificado autorizando operações segundo os RBAC 121, 125 ou 135 e as especificações operativas para cada espécie de operação a ser conduzida e para cada classe e tamanho de aeronave a ser operada segundo o RBAC 121 ou 135;

70.7. Portanto, no item 119.1(b)(2) do RBAC 119 é esclarecido que tal regulamento estabelece requisitos que um operador deve atender para manter um certificado autorizando operações segundo o RBAC 135. Assim, o cumprimento do previsto no RBAC 119 também é aplicável para operadores já certificados e operando segundo o RBAC 135, devendo, na sequência, ser observado o disposto no item 119.43(d) do RBAC 119.

RBAC 119

119.43 - Obrigações do detentor de certificado em relação às suas especificações operativas

(...)

(d) Em suas operações, cada detentor de certificado deve manter em suas aeronaves uma cópia fiel das partes relevantes de suas especificações operativas. Operadores que atuam no estrangeiro devem manter uma cópia fiel traduzida para o inglês das partes relevantes de suas especificações operativas em cada aeronave que realize tais operações.

70.8. Portanto, sendo o RBAC 119 aplicável para operações conduzidas segundo o RBAC 135, resta demonstrada a necessidade de se manter uma cópia fiel de partes relevantes das especificações operativas na aeronave.

70.9. Assim sendo, deve ser considerado, ainda, o disposto no art. 166 do CBA, que estabelece que o comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave. Portanto, diante do estabelecimento de tal responsabilidade ao comandante, sendo o documento requerido para a operação da aeronave, conforme o disposto no requisito 91.203(a)(5) do RBHA 91, o ato tido como infracional descrito no AI nº 954/2014/SPO também é de responsabilidade do comandante da aeronave.

70.10. Diante do exposto, verifica-se a subsunção do fato descrito no AI nº 954/2014/SPO ao previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c item 135.27(a) do RBAC 135 c/c item 91.203(a)(5) do RBHA 91 c/c item 119.43(d) do RBAC 119.

71. **Enfrentamento das alegações do interessado**

71.1. Quanto às alegações apresentadas em sede de defesa, tantos as preliminares, assim como, as de mérito, tendo em vista os conclusivos e sólidos argumentos constantes da decisão de primeira instância, por força ao que é exposto pelo §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99, o qual dispõe que a motivação do ato administrativo, que venha a decidir recursos administrativos (inciso V deste mesmo artigo), pode “*consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres,*

informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato", reporto-me às argumentações exaradas em decisão de primeira instância, concordando com elas, e, com isso, não acolhendo as alegações do interessado apresentadas em sede de defesa.

71.2. Em relação, ainda, às alegações apresentadas em sede de defesa, acrescenta-se que, com relação ao mérito, o interessado informa que na apreciação do capítulo III do título IX da Lei nº 7565/86 - DAS INFRAÇÕES, faz-se necessário uma análise sistêmica do texto normativo, de tal sorte que a denotação das palavras deva ser entendida em sua acepção técnica. E considera que ao tratar das infrações, deve-se interpretar o art. 302 do CBA com muito cuidado, a fim de não se fazer injustiça, uma vez que o mesmo retrata várias condutas tipificadas como infração, sendo taxativo. Alega que nos termos do item 4.3 da IAC 012-1001, de 31/01/2003, a qual regulamentava o processamento de irregularidades no âmbito da aviação civil, preconizava que o Auto de Infração "deveria conter, de forma clara, a descrição da irregularidade". Sendo assim, pressupõe a perfeita adequação da suposta conduta discrepante da empresa com o preceito emanado no código aeronáutico e demais legislações subsidiárias, visto que paira sobre o autuado (empresa) o princípio da presunção de inocência consagrado na Carta Magna, fazendo-se uma analogia com o que dispõe a legislação penal brasileira.

71.3. Quanto às alegações acima, entende-se que as mesmas devem ser afastadas, em função de que o Auto de Infração nº 954/2014/SPO apresenta de forma clara a descrição da irregularidade, posto que informa que a mesma é decorrente da operação comercial da aeronave PR-AVT sem levar a bordo a documentação exigida pela regulamentação, sendo informado que estava sendo realizado o transporte aéreo de enfermo sem que cópia das Especificações Operativas da empresa estivesse a bordo. Além disso, no que se refere à interpretação do disposto no art. 302 do CBA, reitera-se que, conforme já exposto no item referente à fundamentação da matéria do presente Parecer, o enquadramento previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA é adequado ao caso, na medida em que o mesmo prevê a aplicação de multa em função da utilização de aeronave sem os documentos exigidos, sendo constatada no presente caso a falta das Especificações Operativas da empresa.

71.4. No que tange à alegação de que paira sobre o autuado o princípio da presunção de inocência, entende-se que o mesmo foi respeitado no presente processo, na medida em que de acordo com o estabelecido no art. 49 da Resolução ANAC nº 472/2018 só considera-se transitada em julgado a decisão administrativa final proferida no PAS com o exaurimento das possibilidades de recurso ou pelo termo do respectivo prazo. Além disso, deve ser observado o previsto no §1º do art. 53 da Resolução ANAC nº 472/2018:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 53. Encerrado o contencioso administrativo mediante a imposição de sanção pecuniária, o autuado terá o prazo de 30 (trinta) dias para o cumprimento da decisão proferida contados da sua intimação.

§ 1º Transcorrido o prazo de que trata o caput, sem o cumprimento da decisão proferida e decorrido o prazo de 75 (setenta e cinco) dias previsto no art. 2º, §2º, da Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002, o inadimplente será incluído no CADIN.

(...)

71.5. Desta forma, pode-se considerar que no presente processo foram respeitados os direitos do interessado, só se executando eventual cadastro no CADIN após ser encerrado o contencioso administrativo, situação que só ocorre com o exaurimento das possibilidades de recurso ou pelo termo do respectivo prazo.

71.6. Alega que a Autoridade de Aviação Civil ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso I, alínea "d" o fez incorretamente, porque o preceito mandamental enuncia que o tripulante "*utilizou ou empregou aeronave (PR-AVT) sem os documentos exigidos ou sem que estes estivessem em vigor*", tendo em vista o disposto na Seção 91.203 do RBHA 91 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS. Acrescenta que todos os documentos exigidos estavam em vigor, bem como os respectivos manuais. Considera que não há que se falar em cometimento de infração. Dispõe que nesse esteio, ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso I, alínea "d" do CBA a Administração Pública o fez de forma equivocada, na medida em que o critério da tipicidade, o qual há de ocorrer à perfeita

justaposição da conduta do suposto infrator ao preceito emanado da legislação, fato esse que afirma que efetivamente não aconteceu, pois ao capitular sob a égide do dispositivo do referido Código, Lei nº 7565/86, dever-se-ia analisar minuciosamente o que foi avaliado pela ANAC com o que de fato ocorreu levando-se em consideração a referência legal capitulada.

71.7. Quanto a estas alegações, deve ser considerado que no item referente à fundamentação da matéria do presente Parecer é demonstrado que a falta das Especificações Operativas a bordo durante a realização de operação comercial acarretou em descumprimento do estabelecido nos requisitos 135.27(a) do RBAC 135, 91.203(a)(5) do RBHA 91 e 119.43(d) do RBAC 119, tendo, por consequência, o seu enquadramento para aplicação de multa de acordo com o estabelecido na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA, em função de ter sido identificado o uso da aeronave sem documento exigido. Assim, não se verifica qualquer incorreção no enquadramento da irregularidade no previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA.

71.8. Além disso, vê-se que o interessado alega que todos os documentos exigidos estavam em vigor, porém não se trata de aplicação de sanção em decorrência da utilização de aeronave sem que documento estivesse em vigor, mas sim de aplicação de sanção devido à aeronave estar sem documento exigido, no caso as Especificações Operativas da empresa, documento que era exigido por estar sendo realizada operação comercial de transporte aéreo de passageiro enfermo.

71.9. Alega que o Auto de Infração retrata uma situação em que não há consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como a descrição da ocorrência, porque ao mencionar que "utilizou ou empregou aeronave (PR-AVT) sem os documentos exigidos ou sem que estes estivessem em vigor", na descrição da ocorrência, e tipificar no art. 302, inciso I, alínea "d" - existem dois parâmetros alternativos, ou seja, sem documentos exigidos ou com os mesmos vencidos. Porém, argumenta que o Auto não faz alusão a quais documentos estavam vencidos e tampouco quais estavam faltando, uma vez que a norma versa acerca de documentos, logo é mais de um diferente do caso concreto. Deste modo, considera o fato impeditivo para a realização, inclusive de convalidação do mesmo, haja vista que considera que a descrição da ocorrência não está em sintonia com a capitulação.

71.10. Quanto à alegação de que o Auto de Infração retrata situação em que não há consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como a descrição da ocorrência, a mesma deve ser afastada, em função de que, conforme já exposto, o enquadramento da irregularidade descrita na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA se mostra adequado para o caso em questão, além de ser aderente à infração descrita relativa à falta de documentação exigida a bordo durante a realização de operação comercial.

71.11. Com relação à argumentação de que na capitulação prevista na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA existem dois parâmetros alternativos, sendo estes, sem documentos exigidos ou com os mesmos vencidos, deve ser considerado que o Auto de Infração nº 954/2014/SPO deixa claro que o caso em análise se trata de falta de documentação exigida e não de documento que não estivesse em vigor. Importante esclarecer que apesar das duas situações (sem documentos exigidos ou sem que estes estivessem em vigor) poderem ser enquadradas na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA, não há qualquer irregularidade em sendo constatada uma das situações a mesma ter a sua capitulação disposta de acordo com tal dispositivo da lei.

71.12. Outro ponto a ser esclarecido é que não prospera a alegação de que o Auto não faz alusão a quais documentos estavam vencidos e tampouco quais estavam faltando, na medida em que a descrição da irregularidade no AI nº 954/2014/SPO é explícita para informar que o documento faltante era a cópia das Especificações Operativas da empresa Amapil Táxi Aéreo Ltda., que era necessária em razão de ter sido constatado que estava sendo realizada operação comercial de transporte aéreo de enfermos.

71.13. No que tange à alegação de que a norma versa acerca de documento, e que teria que ser mais de um, deve ser considerado que o fato de na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA haver previsão da aplicação de multa pela falta de documentos não acarreta em qualquer impeditivo para a aplicação da sanção quando identificada a falta de um dos documentos.

71.14. Requer o acolhimento das preliminares e que o Auto de Infração seja arquivado sem qualquer tipo de penalidade ou se de outro modo entender com a aplicação da sanção mais branda ao

tripulante, pelo fato do interessado estar enquadrado no benefício contido nos incisos II e III do art. 22 em seu parágrafo 1º da Resolução ANAC nº 25/2008. E que as argumentações da defesa, se não forem acolhidas as preliminares, em seu mérito sejam consideradas procedentes, haja vista que o critério da tipicidade não ter sido respeitado. No entanto, não se pode atender ao requerimento do interessado para que o Auto de Infração seja arquivado. Quanto à menção às circunstância atenuantes que, até então, eram previstas no §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, a possibilidade de aplicação das mesmas será analisada no item referente à dosimetria da sanção do presente Parecer.

71.15. Com relação à defesa apresentada após a convalidação do Auto de Infração em sede de primeira instância cabe acrescentar que o interessado alega que a Decisão exarada por essa Agência, em 03/02/2015, embora tivesse estabelecido a necessidade de expedir a Notificação de Convalidação nº 94/2015/ACPI/SPO/RJ, mencionando os motivos da aplicação da nova Capitulação do suposto ato infracional, não levou em consideração o disposto no art. 2º, parágrafo 1º, da Resolução nº 199, datada de 13/09/2011, uma vez que a Administração Pública após expedir o Auto de Infração confeccionou outro ato administrativo (CONVALIDAÇÃO), efetuando a retificação do enquadramento da suposta infração, e considera que este era o momento oportuno à propositura de Termo de Ajustamento de Conduta. Todavia, argumenta que a Agência não concedeu oportunidade do interessado fazê-lo. Quanto a estas alegações do interessado cabe observar o que era previsto no art. 3º da Resolução ANAC nº 199/2011, apresentado a seguir.

Resolução ANAC nº 199/2011

Art. 3º O TAC poderá ser proposto:

I - de ofício, pela autoridade competente da ANAC; ou

II - a requerimento do agente regulado

§ 1º A propositura de ofício deverá ser precedida de avaliação preliminar com justificativa e objetivo da celebração do TAC.

§ 2º O pedido de celebração de TAC pelo agente regulado deverá ser formulado no curso de processo administrativo para apuração de infrações e apuração de penalidades, conjuntamente à defesa, sob pena de preclusão.

71.16. Observa-se do estabelecido no art. 3º da Resolução ANAC nº 199/2011 que o Termo de Ajustamento de Conduta poderia, até então, ser proposto pelo agente regulado, sendo, ainda, estabelecido no §2º do art. 3º da Resolução ANAC nº 199/2011 que o pedido de celebração de TAC pelo agente regulado deveria ser formulado no curso de processo administrativo para apuração de infrações e apuração de penalidades, conjuntamente à defesa, sob pena de preclusão. Assim, não é cabível a alegação do interessado de que a Agência não concedeu ao mesmo a oportunidade de propor Termo de Ajustamento de Conduta, posto que o mesmo poderia ter apresentado requerimento neste sentido, porém não o fez.

71.17. O interessado acrescenta, ainda, que a Administração Pública ao realizar o enquadramento no art. 302, inciso II, alínea "c" cometeu algumas impropriedades, haja vista que ao mencionar: "... *que o tripulante Genardo Guimarães Granja pilotou a aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência ...*" não especificou qual a habilitação de piloto, o mesmo não portava, quais os documentos da aeronave ou equipamentos de sobrevivência estavam ausentes, naquele momento. Entretanto, considero que tal alegação do interessado resta superada a partir do momento em que foi efetuada a convalidação do Auto de Infração em sede de segunda instância, ocasião em que o enquadramento da irregularidade identificada foi modificado para aquele previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c item 135.27(a) do RBAC 135 c/c item 91.203(a)(5) do RBHA 91 c/c item 119.43(d) do RBAC 119.

71.18. No recurso o interessado dispõe sobre a duplicidade da penalidade e da ilegitimidade do Auto de Infração. Registra que a infração descrita no Auto de Infração em tela já foi autuada através do Auto de Infração nº 946/2014/SPO, que imputou à empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA. (operadora da aeronave) a prática da infração disposta no item regulamentar 119.43 do RBAC 119. Logo, considera que o Auto de Infração em análise está em duplicidade como AI nº 946/2014/SPO. Neste sentido, frisa que é a empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA., que deve responder pela suposta prática

da infração, e não o piloto GENARDO GUIMARÃES GRANJA, que não possui responsabilidade com o cumprimento do item regulamentar 119.43 do RBAC 119.

71.19. Com relação a estas alegações, segundo o informado pelo interessado, o autuado por meio do AI nº 946/2014/SPO é pessoa diferente da do interessado. Assim sendo, não há que se falar em duplicidade da penalidade, visto que tanto a piloto em comando como o operador tem responsabilidade sobre a conduta descrita, sendo as mesmas individualizadas conforme a aplicabilidade.

71.20. Quanto à alegação de que o piloto não possui responsabilidade com o cumprimento do item 119.43 do RBAC 119, deve ser considerado que no item 119.43(d) do RBAC 119 era estabelecido que o detentor do certificado deve manter em suas aeronaves uma cópia fiel das partes relevantes de suas Especificações Operativas. Contudo, deve ser considerado ainda o que dispõe o art. 166 do CBA, apresentado a seguir.

CBA

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

(...)

71.21. Conforme exposto, verifica-se que o CBA estabelece que o comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave, cabendo esclarecer que a operação de aeronave em operação comercial sem as Especificações Operativas afeta a segurança da operação. Assim, sendo o comandante responsável pela operação, também pode ser responsabilizado pela operação em descordo com o previsto na legislação aplicável.

71.22. Alega que no dia da suposta infração não estava realizando operação comercial de transporte aéreo de enfermos, conforme afirma que se observa pelo diário de bordo da aeronave e, tampouco, fora solicitado pelo agente responsável pela fiscalização que o mesmo estivesse a procura de cópia das Especificações Operativas em vigor a época. Alega que não assiste razão para a procedência do Auto de Infração, pois não há prova nos autos que demonstre o que foi descrito no Auto de Infração. Informa que sempre cumpriu com suas obrigações e responsabilidades, em especial, com os regulamentos e determinações expedidas pela ANAC.

71.23. Contudo, a este respeito deve ser considerado que a fiscalização relata no RF nº 9/2014/GCTA/121/SP/SPO que durante atividade de fiscalização de rampa a aeronave foi abordada pela equipe de inspetores da ANAC durante operação de transporte de enfermos e que a equipe de inspetores concluiu que ao realizar operação de transporte de enfermos a empresa engajou a aeronave PR-AVT em uma operação comercial, que deve cumprir os requisitos estabelecidos pelo RBAC 135. Ademais, no mesmo relatório é corretamente esclarecido que as regras estabelecidas pelo RBAC 135 se aplicam também a uma aeronave que realizar operação comercial segundo o regulamento e não esteja incluída nas Especificações Operativas da empresa.

71.24. Quanto à alegação de que se observa pelo diário de bordo da aeronave que o voo não era comercial, deve ser considerado que o mesmo Relatório de Fiscalização esclarece que na folha nº 036 do diário de bordo nº 009/PR-AVT/2014 não foi preenchida a natureza do voo.

71.25. No que tange à alegação de que não fora solicitado pelo agente da fiscalização cópia das Especificações Operativas e quanto à alegação de que não há prova nos autos que demonstre o que foi descrito no Auto de Infração, deve ser considerado o estabelecido no art. 36 da Lei nº 9.784/1999, apresentado a seguir.

Lei nº 9.784/1999

Art. 36. Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

71.26. Portanto, conforme disposto no art. 36 da Lei nº 9.784/1999, cabe ao interessado a prova dos fatos alegados. Assim, a mera alegação desprovida de provas não tem o condão de afastar a conduta infracional reportada pela fiscalização. A autuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e veracidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art.

71.27. Ressalta que se o agente fiscalizador, responsável pela autuação, tivesse observado o procedimento previsto no Programa de Inspeções de Segurança Operacional de Rampa - PISOR, bem como outros dispositivos legais que dizem respeito a forma de fiscalização e autuação, como por exemplo, dado ciência ao autuado da suposta prática da infração no momento da fiscalização, o presente Auto de Infração poderia ser evitado, uma vez que considera que tudo indica que a malfadada autuação, ocorreu pela incoerência do agente fiscalizador, deixando assim, de cumprir com a legislação pertinente à inspeção ou constatação de infração. Transcreve os itens 7.3, 7.16, 10.3, 12.1 e 12.5 que informa que são do Programa de Inspeções de Segurança Operacional de Rampa - PISOR, alegando que o procedimento adotado pelo INSPAC responsável pela autuação (na verdade, procedimento não adotado pelo INSPAC), está em total desconformidade com o que prescreve o procedimento de inspeção em rampa, razão pela qual afirma que deveria ser julgado improcedente o Auto de Infração, e não dado procedência conforme decisão contra a qual recorre. Acrescenta que não pode o autuado ser prejudicado pela inobservância do INSPAC ao procedimento legal de fiscalização, que ratifica que se tivesse sido observado não estaria levantando dúvidas acerca da veracidade dos fatos noticiados pelo agente responsável pela autuação, que reafirma que não corresponde com a verdade dos fatos.

71.28. Com relação a estas alegações, não vislumbro que tenha ocorrido descumprimento de procedimentos pela fiscalização no presente caso, devendo ser considerado o disposto no art. 291 do CBA, apresentado a seguir.

CBA

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 providência administrativa cabível.

§ 1º Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.

§ 2º Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.

71.29. Portanto, conforme estabelecido no art. 291 do CBA toda vez que se verifique infração prevista no CBA ou na legislação complementar, a autoridade lavrará o respectivo Auto. Assim, não vislumbro qualquer irregularidade no processo em questão. Esclarece-se que a lavratura do Auto de Infração não impede a execução de medidas cautelares, como, por exemplo, a emissão de N CIA (Notificação de Condição Irregular de Aeronave), caso aplicável.

71.30. Salienta que a Administração Pública é regida pelo princípio da legalidade, que determina que todos os atos da Administração tem que estar em conformidade com o que prescreve a lei, ou seja, os agentes públicos só podem fazer o que a lei determina e como a lei determina. Alega que este princípio observa não só as leis, mas também os regulamentos que contém as normas administrativas contidas em grande parte do texto Constitucional, como é o caso das resoluções e normas da Agência Nacional de Aviação Civil. Considera que quando a Administração Pública se afasta destes comandos pratica atos ilegais, produzindo, por consequência, atos nulos e respondendo por seus efeitos, como, por exemplo, a anulação do Auto de Infração em análise. Acrescenta que o agente fiscalizador/inspetor ao autuar deixou de observar o disposto na legislação pertinente, em especial o que diz respeito à observância ao princípio da legalidade, uma vez que procedeu, ao seu ver, em desconformidade com o que prescreve a lei.

71.31. Contudo, em relação a estas alegações, não identifiquei qualquer violação ao princípio da legalidade por parte da fiscalização da ANAC.

71.32. Registra que o INSPAC também deixou de observar o prescrito nos artigos 1º e 6º da Resolução nº 25/2008 da ANAC, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC. Constata que o agente fiscalizador/inspetor além de não observar o PISOR, ainda deixou de observar o disposto na Resolução nº 25/2008, em especial no que diz respeito à observância ao princípio da legalidade, uma vez que alega que

procedeu em desconformidade com o que prescreve a lei. Dispõe que o Auto de Infração deve ser julgado improcedente, devido à ofensa ao devido processo legal (ausência de lavratura do Auto de Infração e inobservância ao PISOR), e, conseqüentemente, reformada a decisão recorrida.

71.33. Todavia, afasto tais alegações em função de não identificar violação aos princípios descritos no art. 1º da Resolução ANAC nº 25/2008. Além disso, com relação à menção ao art. 6º da mesma Resolução, verifica-se que o mesmo foi devidamente atendido, visto que o interessado foi devidamente notificado do Auto de Infração, tendo o mesmo apresentado Defesa.

71.34. Alega que a Autoridade de Aviação Civil ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso III, alínea "e" o fez incorretamente, porque o preceito mandamental enuncia que a empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA "deixou de observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves" e, em corolário, no caso concreto a lei preconiza duas situações, ou seja, manutenção e operação, portanto há duas vertentes, quais sejam: manutenção e operação, ambas concomitantes. Dispõe que, contudo, a empresa em momento algum deixou de observar as normas e regulamentos concernentes à manutenção da aeronave PR-AVT, porque a mesma encontra-se aeronavegável, tendo em vista que sua (IAM) - Inspeção Anual de Manutenção estava válida até 08 de março de 2015 e demais inspeções e revisões estão nos padrões estabelecidos pelos fabricantes de componentes e demais produtos aeronáuticos. Acrescenta que a aeronave em tela estava voando de acordo com o estabelecido na Seção 91.7(a) do RBHA 91 "ninguém pode operar uma aeronave civil a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis". E que por ser uma aeronave pertencente à empresa de táxi aéreo, a mesma estava operando sob a égide da Subparte "B" (regras de operação de voo) do RBAC 135. Avalia que, deste modo, o dispositivo é claro ao enumerar as duas situações simultaneamente, fato que efetivamente não ocorreu. Argui que, nesse esteio, ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso III, alínea "e" do CBA, a Administração Pública o fez de forma equivocada, na medida em que o critério da tipicidade, o qual há de ocorrer à perfeita justaposição da conduta da suposta infratora ao preceito emanado da legislação, fato esse que considera que efetivamente não aconteceu, pois ao capitular sob a égide dos dispositivos do referido Código, Lei nº 7565/86, dever-se-ia analisar minuciosamente o que foi avaliado pela ANAC com o que de fato ocorreu levando-se em consideração a referência legal capitulada.

71.35. Todavia, as alegações acima do interessado devem ser afastadas, em razão de que as mesmas não se coadunam com o caso em análise. Verifica-se que em tais alegações o interessado contesta o enquadramento do ato tido como infracional na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA. No entanto, no curso do presente processo, o enquadramento da irregularidade descrita não se deu segundo tal item da lei em qualquer fase processual. Ademais, o interessado apresenta alegações que visam demonstrar que a aeronave se encontrava em condição aeronavegável, porém não foi reportada pela fiscalização, no âmbito do presente processo, irregularidade referente à condição de aeronavegabilidade da aeronave envolvida na operação.

71.36. O interessado questiona o enquadramento da infração na seção 119.43 do RBAC 119, reiterando argumentos apresentados na defesa. Neste ponto, acrescenta que o Auto de Infração retrata uma situação em que não há consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como a descrição da ocorrência, porque ao mencionar que "não observar as normas e regulamentos relativos à operação das aeronaves", na descrição da ocorrência, e tipificar no art. 302, inciso III, alínea "e" - existem dois parâmetros, manutenção e operação. Porém, o Auto faz alusão, apenas, a vertente referente à operação da aeronave.

71.37. Quanto a estas alegações, deve ser considerado que no que tange ao enquadramento da irregularidade na seção 119.43 do RBAC 119, tal questionamento do interessado já foi devidamente enfrentado neste Parecer, sendo descrita a razão de ser pertinente o enquadramento da irregularidade no item 119.43(d) do RBAC 119. Além disso, novamente, o interessado se refere ao enquadramento da irregularidade na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, situação que não ocorreu no curso do processo.

71.38. Requer que seja admitido o recurso, julgando-se procedente o mesmo, diante da ilegitimidade do autuado, ou, superado a preliminar de ilegitimidade, ante a inobservância ao devido processo legal por parte do inspetor, e, conseqüentemente, reformada a decisão administrativa que

determinou a imposição da penalidade de multa no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais).

71.39. No entanto, não é possível atender ao requerimento do interessado, em função de que não se demonstrou a ilegitimidade do autuado, assim como não se verificou inobservância do devido processo legal por parte do inspetor. Assim, não se identifica que seja possível afastar a sanção imposta ao interessado.

71.40. Na manifestação apresentada pelo interessado após a convalidação do Auto de Infração em sede de segunda instância, o mesmo alega que muito embora a Administração Pública tenha a faculdade de convalidar seus atos, tal faculdade não pode e nem deve ser utilizada reiteradamente e nem de forma temerária. Alega que ao decidir pela convalidação o administrador não verificou os princípios da segurança jurídica e da presunção de validade e legitimidade dos atos administrativos. Afirma que o ato praticado com vício produziu efeitos jurídicos e, até a constatação do defeito, mantinha intacta a presunção de validade e legitimidade. Assim, considera que a convalidação de um ato muito tempo depois de sua prolação produz insegurança na ordem jurídica. Acrescenta que a convalidação só será possível em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, o que afirma que não vem sendo respeitado no presente caso.

71.41. Quanto à alegação de que a convalidação não pode ser utilizada reiteradamente, cabe esclarecer que, no presente processo, após o Auto de Infração capitular originalmente a irregularidade de acordo com o estabelecido na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA, o setor de primeira instância entendeu mais apropriado alterar o enquadramento para aquele previsto na alínea "c" do inciso II do art. 302 do CBA. No entanto, em sede de segunda instância em função do que foi exposto no Parecer nº 414/2018/JULG ASJIN/ASJIN (SEI nº 2544560), entendeu-se mais adequado para o caso concreto o enquadramento estabelecido na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA, conforme originalmente disposto pelo setor técnico de fiscalização.

71.42. Quanto às outras alegações do interessado, a respeito da convalidação efetuada pelo setor de segunda instância, cabe esclarecer que a mesma se deu com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018. Além disso, o interessado foi notificado a respeito da convalidação do Auto de Infração para que o mesmo, querendo, viesse no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018. Posteriormente, o interessado apresentou sua manifestação, que está sendo devidamente apreciada. Assim, observa-se que os direitos do interessado foram devidamente respeitados.

71.43. Cita o estabelecido no art. 2º da Lei nº 9.784/1999, afirmando que a administração pública, ao ingressar com processo administrativo contra um autuado, deve respeitar os princípios determinados em lei, em especial, no caso em concreto, os princípios da legalidade, da motivação, da razoabilidade, da proporcionalidade e da moralidade. Observa que até mesmo a Administração Pública tem dúvidas com a aplicação da penalidade, considerando demonstrado nos termos da Defesa e Recurso apresentado nos autos que não houve infração a qualquer dispositivo apontado no Auto de Infração em epígrafe, afirmando ser o mesmo ilegal.

71.44. Contudo, não merecem acolhimento tais alegações do interessado, em razão de que no presente processo foram devidamente respeitados os princípios mencionados pelo interessado. Ademais, esclarece-se que a convalidação efetuada não se trata de dúvida a respeito da aplicação da penalidade, mas sim de adequar o enquadramento ao ato infracional que foi descrito pela fiscalização. Além disso, o interessado argumenta que não houve infração a qualquer dispositivo apontado no Auto de Infração em epígrafe, afirmando ser o mesmo ilegal, porém não apresenta qualquer comprovação que possa corroborar com a sua alegação.

71.45. Aduz o princípio da legalidade e alega que não há descumprimento da lei, posto que considera que o Recorrente não praticou qualquer ato ilícito. No entanto, restou demonstrado que houve infração ao previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA, na medida em que a fiscalização constatou a realização de operação comercial sem que estivesse a bordo cópia das Especificações Operativas da empresa.

71.46. Remete aos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade e afirma que não se pode

considerar razoável a conduta da Administração neste caso, que altera seu posicionamento diante da suposta infração por várias vezes. No entanto, reitera-se que as convalidações que foram efetuadas foram feitas de acordo com a legislação em vigor em cada ocasião, assim como os direitos do interessado foram respeitados, tendo sido o mesmo notificado a respeito das convalidações efetuadas, assim como pôde se manifestar em relação às convalidações. Ademais, repisa-se que não se trata de efetuar convalidações reiteradas, mas sim de retornar ao enquadramento originalmente disposto no Auto de Infração, em razão de não se poder concordar com o enquadramento definido pelo setor de primeira instância. No entanto, cabe, ainda, ressaltar que a convalidação da capitulação do Auto de Infração trata-se de mero saneamento do processo, buscando eliminar vício meramente formal, que não prejudica o conhecimento do interessado acerca dos fatos apontados pela fiscalização, em função da descrição dos fatos ser bastante no Auto de Infração em análise.

71.47. Aborda o princípio da moralidade e afirma que a conduta do administrador deve ser pautada na moral administrativa, sendo orientada pelos valores e princípios do direito público, agindo com lealdade, transparência e honestidade. No entanto, não se identifica nos autos qualquer evidência que demonstre que os atos da administração não se deram de acordo com tais valores e princípios.

71.48. Afirma que não há como a Administração pública se distanciar da legalidade ou do Direito, razão pela qual considera que deve ser anulado o Auto de Infração, bem como ser rechaçada a ideia de nova convalidação do Auto, por não corresponder à primazia da lei e sendo utilizado abusivamente pela administração pública. Todavia, devem ser afastadas tais alegações do interessado, na medida em que a convalidação efetuada em sede de segunda instância administrativa ocorreu de acordo com o normativo em vigor, sendo este o art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018. Além disso, não se vislumbra que a Administração tenha se afastado da legalidade, não cabendo, assim, a anulação do Auto de Infração.

71.49. Diante da inexistência, ao seu ver, da prática de infração, requer a anulação do ato, para que seja o processo disciplinar arquivado nos termos do artigo art. 15, I, da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008 da ANAC. No entanto, não restou demonstrada a inexistência da prática da infração, não sendo possível atender ao requerimento de anulação do Auto de Infração. Além disso, cabe pontuar que o presente processo não se trata de processo administrativo disciplinar, mas sim de processo administrativo sancionador.

71.50. Requer que seja, ainda, admitido o recurso interposto a essa última manifestação, julgando-se procedente o mesmo, diante da ilegitimidade do autuado, ou, superado a preliminar de ilegitimidade, ante a inobservância ao devido processo legal por parte do inspetor, e, conseqüentemente, reformada a decisão administrativa que determinou a imposição da penalidade de multa, bem como convalidou o Auto para penalidade superior aquela inicialmente proposta. Contudo, considerando todo o exposto acima, não é possível atender a tais requerimentos do interessado.

71.51. Requer, então, que seja excluída a penalidade, face encontrar-se totalmente repelida pelos fatos e direitos inerentes. No entanto, não se encontra nos autos elementos aptos a demonstrar que deva ser afastada a sanção imposta ao interessado.

71.52. O Recorrente, ainda, se reserva ao direito de possível produção de novas provas, novas arguições e alegações, e reexame de matéria de fato. A este respeito é importante destacar que no curso do presente processo o interessado apesar de ter oportunidade não apresentou comprovações que demonstrem que deva ser afastado o que foi reportado pela fiscalização.

71.53. As manifestações do interessado não foram suficientes para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

72. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação no AI nº 954/2014/SPO, após convalidação, está fundamentada na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c item 135.27(a) do RBAC 135 c/c item 91.203(a)(5) do RBHA 91 c/c item 119.43(d) do RBAC

119, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

73. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$ 800,00 (oitocentos reais), foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008, em vigor à época, para a capitulação da infração na alínea "c" do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

74. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08 definiam que, para efeito de aplicação de penalidades, seriam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes mesmos artigos.

75. Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC nº 25/2008, Anexo I, Tabela I - INFRAÇÕES REFERENTES AO USO DAS AERONAVES, COD "ASD", em vigor à época, o valor da multa poderia ser imputado em R\$ 1.200,00 (grau mínimo), R\$ 2.100,00 (grau médio) ou R\$ 3.000,00 (grau máximo). Conforme o disposto no artigo 57 da IN ANAC nº 08/2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que há mais atenuantes do que agravantes, deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época.

76. **Circunstâncias Atenuantes**

76.1. No presente caso, não considero possível aplicar as circunstâncias atenuantes previstas nos incisos I e II do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

76.2. Com relação à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, considero que a mesma deve ser aplicada em função do que é demonstrado no extrato do SIGEC, constante do documento SEI nº 4700045.

77. **Circunstâncias Agravantes**

77.1. Não considero possível aplicar qualquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

78. **Sanção a Ser Aplicada em Definitivo**

78.1. Dessa forma, considerando nos autos a existência de uma circunstância atenuante e a inexistência de circunstâncias agravantes, a multa deve ser aplicada em seu grau mínimo, no valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais).

CONCLUSÃO

79. Pelo exposto, sugiro NEGAR PROVIMENTO ao recurso, AGRAVANDO-SE a multa aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa para o valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais)

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

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

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL
SIAPE 1650801




Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 26/08/2020, às 23:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4693135** e o código CRC **3974CF2A**.

Referência: Processo nº 00066.038214/2014-06

SEI nº 4693135

 SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS Atalhos do Sistema: Menu Principal		Usuário: daniella.silva
Dados da consulta	Consulta	

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: GENARDO GUIMARAES GRANJA

Nº ANAC: 30001707663

CNPJ/CPF: 20302860100

CADIN: Sim

Div. Ativa: Sim

Tipo Usuário: Integral

UF: MS

End. Sede: RUA DA DIVISAO Nº 975 CASA 85 – RESIDENCIAL VILAGIO PARATI – JD PARATI -

Bairro:

Município: CAMPO GRANDE

CEP: 79081650

Créditos Inscritos no CADIN

Existem Créditos inscritos no CADIN para este Número ANAC

Receita	Nº Processo	Nº Auto Infração	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	645698157	4801/2011	60800208055201133	27/02/2015	12/01/2011	R\$ 800,00		0,00	0,00		DA	1 347,99
2081	657726161	955/2014/SPO	00066038215201442	25/11/2016	21/06/2014	R\$ 800,00		0,00	0,00		DA	1 165,11
2081	658458166	956/2014/SPO	00066038216201497	26/01/2017	21/06/2014	R\$ 800,00		0,00	0,00		DA	1 147,43
2081	658459164	958/2014/SPO	00066038220201455	26/01/2017	21/06/2014	R\$ 800,00		0,00	0,00		DA	1 147,43
2081	658837179	960/2014/SPO	00066038224201433	09/03/2017	21/06/2014	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		DA	1 698,11
2081	658839175	957/2014/SPO	00066038218201486	09/03/2017	21/06/2014	R\$ 800,00		0,00	0,00		DA	1 132,07
2081	658860173	954/2014/SPO	00066038214201406	10/03/2017	21/06/2014	R\$ 800,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	658861171	959/2014/SPO	00066038221201408	02/05/2019	21/06/2014	R\$ 2 000,00		0,00	0,00		DA	2 523,45
2081	664051186	001614/2017	00068501299201797	22/06/2018	01/08/2014	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		DA	1 582,19
2081	664215182	001986/2017	00058527818201766	06/07/2018	21/10/2014	R\$ 1 200,00		0,00	0,00		DA	1 575,71
Totais em 25/08/2020 (em reais):						10 400,00		0,00	0,00			13 319,49

Legenda do Campo Situação

AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA
 AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
 CA - CANCELADO
 CAN - CANCELADO
 CAN-P - CANCELADO POR PRESCRIÇÃO
 CD - CADIN
 CP - CRÉDITO À PROCURADORIA
 DA - DÍVIDA ATIVA
 DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA
 DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA
 DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA
 DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA
 DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA
 EF - EXECUÇÃO FISCAL
 GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL
 GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
 IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA
 INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA
 IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO
 IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO
 ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR
 ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO
 ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR
 PC - PARCELADO

PG - QUITADO
 PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM RE
 PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
 PU - PUNIDO
 PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA
 PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA
 PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA
 RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC
 RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC
 RE - RECURSO
 RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA
 RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
 RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA
 RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
 REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO
 RS - RECURSO SUPERIOR
 RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO
 RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE
 RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE
 RVT - REVISTO
 SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDIC
 SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDIC
 SUS-P - SUSPENSÃO POR PRESCRIÇÃO
 SUS-PEX - SUSPENSÃO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENTO

Registro 1 até 10 de 10 registros

Página: [1] [1] [Reg] []

Tela Inicial	Imprimir	Exportar Excel
--------------	----------	----------------



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 632/2020

PROCESSO Nº 00066.038214/2014-06
INTERESSADO: GENARDO GUIMARÃES GRANJA

Brasília, 26 de agosto de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por GENARDO GUIMARÃES GRANJA, CPF 20302860100, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 18/01/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 954/2014/SPO, pela prática de realizar operação comercial sem levar a bordo a documentação exigida pela regulamentação. A infração ficou capitulada, após convalidação, alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c os item 135.27(a) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 135 c/c item 91.203(a)(5) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91 c/c item 119.43(d) do RBAC 119.

2. Com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 662/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4693135], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por GENARDO GUIMARÃES GRANJA, CPF 20302860100, ao entendimento de que restou configurada a prática de infração descrita no Auto de Infração nº 954/2014/SPO, capitulada na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c os item 135.27(a) do RBAC 135 c/c item 91.203(a)(5) do RBHA 91 c/c item 119.43(d) do RBAC 119, **AGRAVANDO-SE** a multa aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais)**, pela prática de realizar operação comercial sem levar a bordo a documentação exigida pela regulamentação, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00066.038214/2014-06 e ao crédito de multa 658860173.

À Secretária.

Notifique-se.

Publique-se

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237
Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 28/08/2020, às 11:13, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4701256** e o código CRC **DCB45C82**.

Referência: Processo nº 00066.038214/2014-06

SEI nº 4701256