

PARECER Nº 1005/2019/JULG ASJIN/ASJIN
 PROCESSO Nº 00058.058070/2016-67
 INTERESSADO: GERÊNCIA TÉCNICA DE EXECUÇÃO DA AÇÃO FISCAL

Submetto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre recurso interposto contra Decisão de 1ª Instância que sancionou o proprietário da aeronave em epígrafe por Realizar transporte aéreo remunerado sem possuir concessão ou autorização da ANAC contrariando o disposto no artigo 180 da Lei 7565 de 19/12/1986.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI) (SEI 0468346)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI (SEI 0511602)	Convalidação do AI (SEI 1045293)	Notificação da Convalidação (SEI 1513503)	Decisão de Primeira Instância - DC1 (SEI 2855446)	Notificação da DC1 (SEI 2987363)	Protocolo/Postagem do Recurso (SEI 3001423)	Aferição de Tempestividade (SEI 3114133)	Prescrição Intercorrente
00058.058070/2016-67	667173190	000317/2017	PT-CFE categoria TPP (Serviço Aéreo Privado)	29/05/2016	20/02/2017	09/03/2017	20/01/2018	01/02/2018	29/03/2019	25/04/2019	03/05/2019	10/06/2019	25/04/2022

Enquadramento: art. 302, inciso I, alínea 'f' da Lei nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer), de 19/12/1986 c/c art. 180 também da Lei nº 7.565/86;

Infração: utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciado;

Proponente: [Isaias de Brito Neto - SIAPE 1291577 - Portaria ANAC nº 0644/DIRP/2016.]

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso administrativo interposto por JOSE ADOLFO MARIANO DE REZENDE, doravante INTERESSADO. O quadro acima individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. O Auto de Infração descreve a conduta e as circunstâncias de sua constatação:

No dia 29 de maio de 2016, a aeronave PT-CFE registrada na categoria TPP (Serviços Aéreos Privados), que se acidentou, realizava voos remunerados de passageiros no município de Corumbá (GO). No entanto, não é uma aeronave homologada para o transporte remunerado de passageiros, dessa forma, ao permitir a operação da aeronave, seu operador infringiu ao disposto no Art. 302, inciso I, alínea e do CBA.

HISTÓRICO

3. **Relatório de Fiscalização - RF** - (SEI 0300982) A fiscalização relata que: "Chegou ao conhecimento dessa Gerência de Operações da ANAC, por meio de sites de jornalismo, o acidente ocorrido com a aeronave PT-CFE, próximo à rodovia GO-139 em Corumbá-GO. Constam nas reportagens (anexas) que a aeronave estava oferecendo voos panorâmicos em Corumbá/GO e, que a mesma estaria realizando voos rasantes na região. "

4. Ainda, de acordo com o RF, o referido acidente ocasionou a morte do piloto, Israel Gomes, e de outros três passageiros.

5. Com o objetivo de configurar a infração, a fiscalização anexou ao RF um vídeo no qual é possível "ver a aeronave PR-CFE fazendo voo rasante sobre algumas pessoas, que têm que abaixar para não serem atingidas."

6. A fiscalização concluiu também, que "em consulta ao Sistema de Aviação Civil (SACI) foi verificado que a aeronave tem como proprietário e operador o Sr. JOSE ADOLFO MARIANO DE REZENDE, CPF XXX.XXX.XXX-20", e estava registrada na categoria TPP (Serviços Aéreos Privados).

7. Por fim, foram anexadas ao relatório: Notícias veiculadas em sites jornalísticos sobre o ocorrido (SEI 0300982 fls. 4 à 13 e 16 à 19), bem como anúncios em redes sociais, de "voo panorâmicos", com preço sendo cobrado (SEI 0300982 fl. 14).

8. Assim, com base nessas informações, a fiscalização concluiu que:

I - A aeronave PT-CFE não poderia ter efetuado referidas manobras rasantes infração ao disposto no artigo 299, inciso II, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986; e,

II - A aeronave PT-CFE, registrada na categoria TPP (serviços aéreos privados) não poderia estar realizando voos remunerados de passageiros, haja vista, não ser homologada para tanto, configurando-se infração ao disposto no art. 302, inciso I, alínea 'f' da Lei nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer), de 19/12/1986 c/c art. 180 também da Lei nº 7.565/86.

9. **Defesa Prévia** - Regularmente notificado acerca da lavratura do AI em 09/03/2017, como faz prova o Aviso de Recebimento - AR (SEI 0511602), o autuado protocolou defesa prévia (SEI 0571258), tempestivamente, em 23/01/2018.

10. **Convalidação do AI** - (SEI 1045293) Em 07/09/2017 foi proposto, via Parecer, a Convalidação do Auto de Infração nº 000317/2017, nos seguintes termos:

sugiro sua recapitulação do Artigo 302, inciso I, alínea "c", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c art. 180 também da Lei nº 7.565/86, para o art. 302, inciso I, alínea "f" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 c/c art. 180 também da Lei nº 7.565/86, com posterior notificação do Autuado, abrindo-se prazo para manifestação, nos termos do art. 7º, § 1º, inciso I, e § 2º, da Instrução Normativa nº 08, de 06 de junho de 2008, e alterações. É o parecer (grifou-se)

11. Em 20/01/2018 referido Parecer foi acatado, sendo o interessado notificado da Convalidação do AI em 01/02/2018 (SEI 1513503), sendo, ainda, aberto prazo de 5 (cinco) dias para nova manifestação do autuado, como determina o Art. 7º, § 2º, da Instrução Normativa nº 08, de 6 de junho de 2008, alterado pela Instrução Normativa ANAC nº 76, de 25 de fevereiro de 2014, vigente à época dos fatos.

12. **Manifestação à Convalidação do AI** - Devidamente notificado do AI, o autuado protocolou nova manifestação em 05/02/2018 (SEI 1506889).

13. **Decisão de 1ª Instância - DC1**: em 29/03/2019, a Gerência de Análise de Autos de Infração da Superintendência de Ação Fiscal - GTAA/SFI, decidiu (SEI 2855446) pela aplicação de sanção no patamar máximo, considerando a existência de 1 (uma) circunstância atenuante, prevista no inciso III, parágrafo 1º do art. 36 da Resolução nº 472/2018: "a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento" - e a existência de 2 (duas) circunstâncias agravantes, previstas nos incisos III e IV do §2º do art. 36 da referida Resolução: "III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;" e "IV - a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo;", sendo arbitrado o valor de multa em R\$ 3.000,00 (três mil reais), pela infração ao disposto no Artigo 302, inciso I alínea "f" da Lei 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica) combinado com artigo 180, caput, da Lei nº 7.565/1986, por utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciado. Foi, ainda, decidido pela não aplicação da sanção de Suspensão pelo prazo de 80 (oitenta) dias ao Certificado de Aeronavegabilidade - CA da Aeronave PT - CFE, pelo fato da aeronave ter sido destruída no acidente, e que o CA já estava cancelado.

14. **Recurso 2ª Instância** - Após a ciência da DC1 por meio da notificação, com respectivo AR acatado aos autos (SEI 2987363) em 25/04/2019, o interessado apresentou recurso em 03/05/2019 (SEI 3001423).

15. **Aferição de Tempestividade do Recurso** - Em Despacho ASJIN (SEI 3114133), datada de 10/06/2019, a Secretária da Assessoria de Julgamento de Autos de Infração de 2ª Instância - ASJIN certificou a tempestividade do Recurso.

16. Em seguida a Secretária da ASJIN alterou no Sistema Integrado de Gestão de Crédito - SIGEC a situação do crédito nº 667173190 para REN2 - Recurso de 2ª Instância sem Efeito Suspensivo, com base no §1º, do artigo 38, da Resolução ANAC nº 472, de 2018, isto é:

Art. 38. Da decisão administrativa que aplicar sanção pecuniária, caberá recurso a ser interposto no prazo de 10 (dez) dias, contados da data da ciência da decisão pelo autuado, no endereço físico ou eletrônico indicado.

§ 1º O recurso não terá efeito suspensivo, ressalvada a possibilidade prevista no parágrafo único do art. 61 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999. (Redação dada pela Resolução nº 497, de 29/11/2018)

17. Eis que chegam os autos conclusos à análise deste relator em 02/07/2019.

18. **É o relato.**

PRELIMINARES

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

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

20. **Da materialidade infracional** - A autuada foi multada por, supostamente, contrariar o que preceitua o art. 180, da Lei nº 7565 de 19/12/1986 c/c Alínea "f" do inciso I do artigo 302 da Lei nº 7565 de 19/12/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer), no momento em que realizou transporte aéreo remunerado sem possuir concessão ou autorização da ANAC contrariando o disposto no artigo 180 da Lei 7565 de 19/12/1986, a saber:

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

1- infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

f) utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciado;

21. Nota-se, ainda, o disposto no art. 180 do mesmo diploma legal:

SEÇÃO I

Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos

Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados.

22. Da análise dos dispositivos supra, verifica-se que a utilização de aeronave na execução de atividades diferentes daquela para a qual se acham licenciadas constitui infração. Nota-se que a aeronave PT-CFE era de categoria TPP (Serviço Aéreo Privado), e, sobre isso, importante se observar o conceito para as aeronaves de categoria TPP, disposto no item 47.55 do RBAC nº 47:

(e) Privada – Serviços Aéreos Privados (TPP): aeronaves utilizadas para serviços realizados sem remuneração, em benefício dos proprietários ou operadores, compreendendo as atividades aéreas de recreio ou desportivas, de transporte reservado ao proprietário ou operador, de serviços aéreos especializados realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador, não podendo efetuar quaisquer serviços aéreos remunerados.

23. Sendo assim, a aeronave que pratica voos de forma remunerada sem autorização da autoridade aeronáutica infringe a norma supracitada.

24. **Das razões recursais** - Em seu recurso (SEI 3001423) a interessada alega o seguinte:

José Adolfo Mariano De Rezende, brasileiro, casado, empresário, portador do CPF nº 255.430.731-20, RG nº 1.232.128 - SSP/GO, residente e domiciliado à Rua José Alves Porto, nº 101, quadra 43, Centro, em Goiandira/GO, onde recebe as comunicações de estilo, vem à digna presença de Vossa Senhoria interpor o presente Recurso contra a decisão proferida nos presentes autos, fazendo-o com base nos fatos e fundamentos jurídicos e expostos nas razões anexas, requerendo ainda a Vossa Senhoria que, no salutar exercício do juízo de reanálise, previsto no art. 56, §1º da Lei nº 9.784/99, considere as razões ora expostas e anule o auto de infração ora questionado. Caso entendimento diverso de Vossa Senhoria, requer seja determinada a remessa dos presentes autos à Autoridade Superior para o competente julgamento. Termos em que pede e espera deferimento. Goiânia, 03 de maio de 2019

25. O autuado afirma que fez seu recurso com base nos fatos e fundamentos jurídicos e expostos nas razões anexas, no entanto, não consta qualquer documento anexo ao referido recurso.

26. O interessado faz referência também ao artigo 56, §1º, da Lei nº 9.784, de 1999, que dispõe o seguinte: "o recurso será dirigido à autoridade que proferiu a decisão, a qual, se não a reconsiderar no prazo de cinco dias, o encaminhará à autoridade superior." A esse respeito, cumpre esclarecer que o pedido de revisão da decisão sancionatória definitiva pode ser admitido pela Administração Pública se houver alegação de fato novo ou circunstância relevante que possam levar à conclusão de inadequação da sanção imposta. Assim, basta a presença de um desses requisitos (fato novo ou circunstância relevante), com potencial para se chegar à conclusão de que a sanção aplicada foi inadequada, para admitir-se o pedido de revisão. O que não ocorreu no caso em análise, tendo em conta, que o autuado não apresentou qualquer elemento novo que afastasse a infração imposta pela Decisão de 1ª Instância.

27. No recurso apresentado em sede de 2ª instância, inexistem argumentos de mérito a serem enfrentados. Assim, com fundamento no §1º, do art. 50 da Lei nº 9.784/99, que abre a possibilidade de motivações serem baseadas em alegações já enfrentadas em decisões anteriores, destaco a Decisão de Primeira Instância, que, de forma clara e objetiva, afastou as razões da autuada:

o dispositivo normativo de enquadramento da infração o legislador tipificou como infração administrativa o fato de uma determinada aeronave executar atividades para a qual não estava licenciada. Assim sendo, quando uma aeronave se encontra registrada na categoria TPP não poderá operar atividades que não estejam licenciadas em sua categoria de registro.

De acordo com o Relatório de Fiscalização (SEI nº 0300982) "chegou ao conhecimento dessa Gerência de Operações da ANAC (...) que a aeronave estava oferecendo voos panorâmicos em Corumbá-GO". De fato, constam nos autos do processo farta documentação (SEI nº 0300982) que comprovam por diferentes fontes que a empresa estava realizando voos panorâmicos.

(...)

É importante salientar que tudo indica que o piloto que realizava o voo no dia 29/05/2016 não era o autuado. O que não impede que prospere o auto de infração lavrado contra o José Adolfo Mariano de Rezende, pois, por força do §2º do Artigo 124 do CBA, na ausência de registro no RAB de explorador para a aeronave, o proprietário responde solidariamente por infrações administrativas, ainda que fique comprovado que havia outro explorador.

(...)

Por outro lado, quando o CBA estabelece a responsabilidade do comandante, obviamente o faz em relação ao voo, ou seja, durante o período de execução do voo. Até mesmo porque o piloto comandante pode variar de um voo para outro. Portanto, o Artigo 166 do CBA não comporta a interpretação alegada pelo autuado.

Ademais, por se tratar de aeronave registrada na categoria TPP, o proprietário é considerado o operador da aeronave:

Lei 7.565/86 - CBA

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

(...)

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados; (...)(Grifou-se)

O proprietário somente se eximiria da responsabilidade caso houvesse um explorador registrado no RAB. Porém, conforme foi consignado pela fiscalização, a aeronave foi registrada com a identificação do Sr. José Adolfo Mariano de Rezende como proprietário e operador da aeronave. Assim, ainda que se prove que havia um explorador da aeronave, como este não foi registrado no RAB, o proprietário responde solidariamente por qualquer infração.

Lei 7.565/86 - CBA

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

28. Pelo exposto, considero presente a materialidade infracional, em que o aeronauta JOSE ADOLFO MARIANO DE REZENDE, proprietário da aeronave PT-CFE categoria TPP (Serviço Aéreo Privado), infringiu o disposto no Artigo 180 da Lei nº 7565 de 19/12/1986 c/c inciso I, alínea "f" da Lei nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) quando realizou transporte aéreo remunerado sem possuir concessão ou autorização da ANAC, utilizando ou empregando aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciado.

29. **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO** - Por todo o exposto neste Parecer e tudo o que consta nos autos do presente processo, se considera configurada a infração descrita no Artigo 180 da Lei nº 7565 de 19/12/1986 c/c Alínea "f" do inciso I do artigo 302 da Lei nº 7565 de 19/12/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer).

30. A Instrução Normativa ANAC nº 08, de 2008, norma vigente à época dos fatos, em seu art. 57, estabelece que a sanção de multa seria expressa em moeda corrente, e calculada a partir do valor intermediário, de acordo com os valores constantes das tabelas aprovadas em anexo à Resolução ANAC nº 25, também de 2008, salvo existência de previsão de sanção constante de legislação específica.

31. Frise-se que, para a infração em comento, praticada por pessoa física, a Res. ANAC nº 25, 2008, norma vigente à época dos fatos, previa os valores de R\$ 1.200,00 (um mil e duzentos reais) no patamar mínimo; R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais) no patamar intermediário; e R\$ 3.000,00 (três mil reais) no patamar máximo.

32. Importante notar que a DC1 considerou a existência da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, que é a mesma encontrada no art. 22, §1º inciso III da Resolução ANAC nº 25, de 2008, em que a sua parte material deve ser a utilizada no caso, já que vigente à época dos fatos, e as circunstâncias agravantes previstas nos incisos III e IV do §2º da mesma resolução. Tendo em vista a existência de 2 (duas) circunstâncias agravantes e uma atenuante, foi arbitrado um valor de multa no patamar máximo, em R\$ 3.000,00 (três mil reais). Na análise, assim concluiu a DC1:

No exame de circunstâncias atenuantes, conforme previsto do art. 36, da Resolução ANAC nº 472/2018, se encontra configurada a circunstância atenuante ali indicada, pois o autuado não possui registros no SREG (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) no período (Art.36, §1, II).

No exame de circunstâncias agravantes conforme previsto do art. 36, § 2º, da Resolução ANAC nº 472/2018, foram identificadas nos autos circunstâncias agravantes, pois há nos autos evidências da obtenção de vantagens resultantes da infração (Art. 36, §2º, III) e da exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo (Art. 36, §2º, III).

Em razão da existência de 1 (uma) circunstância atenuante e 2 (duas) circunstâncias agravantes, fixo a MULTA no patamar máximo, ou seja, no valor de R\$ 3.000,00 (três mil reais).

Com relação à dosimetria da penalidade de SUSPENSÃO restritiva de direitos, o art. 37, da Resolução ANAC nº 472/2018, dispõe que o prazo da suspensão punitiva será calculado tomando como base o período de 60 (sessenta) dias, decrescido e/ou acrescido de períodos de 20 (vinte) dias, respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada no PAS, observado o mínimo de 20 (vinte) e máximo de 180 (cento e oitenta) dias, salvo os casos

previstos em legislação específica.
Em razão da existência de 1 (uma) circunstância atenuante e 2 (duas) circunstâncias agravantes, fixa-se o valor da penalidade de SUSPENSÃO restritiva de direito em 80 (quarenta) dias.

33. Em consulta ao Sistema integrado de Gestão de Créditos - SIGEC (SEI 4118579) observou-se que não consta a aplicação de penalidade em definitivo ao autuado nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento, nos termos da norma transcrita supra. Entendo, portanto, que deve permanecer com tal causa de diminuição de valor de multa.
34. Com relação a circunstância agravante, prevista no inciso III, do §2º do art. 36 da Res. ANAC nº 472/2018, ou aquela prevista no inciso III, §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008: "a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração" - não consta nos autos elementos objetivos para a configuração da referida circunstância agravante, assim, proponho afastar a incidência de tal agravante.
35. Quanto a circunstância agravante atribuída pela DC1: "- a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo", prevista no inciso IV, do §2º, do art. 36 da Res. 472/2018 (inciso IV, do §2º, do art. 22 da Res. ANAC nº 25/2008) - no presente caso, restou configurada tanto pelos voos rasantes praticados pelo piloto, conforme vídeo anexado aos autos (SEI 0300990), colocando em risco pessoas no solo, bem como, o acidente ocorrido deixando vítimas fatais.
36. Não restou configurada a incidência das demais circunstâncias atenuantes, previstas no §1º, do art. 22 Res. ANAC nº 25/2008, ou das agravantes previstas no §2º do mesmo diploma normativo.
37. Ressalto que, em relação à sanção de suspensão do certificado de aeronavegabilidade da aeronave, esta não foi aplicada pelo Decisor de primeira instância por perda do objeto, dado que a destruição do equipamento e que o referido certificado já se encontrava cancelado.
38. Observada a existência de 1 (uma) circunstância atenuante, prevista no inciso III, do §1º, do art. 22 da Res. ANAC nº 25/2008 e a existência de 1 (uma) circunstância agravante, prevista no inciso IV do §2º do art. 22 da mesma resolução, proponho que o valor da sanção seja fixado no patamar médio, isto é, R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais).
39. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado no processo, **entendo que deve ser REDUZIDO o valor da multa para o patamar médio de R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais).**

CONCLUSÃO

40. Pelo exposto, sugiro **DAR PROVIMENTO PARCIAL**, ao recurso, reduzindo o valor da multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais)** conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00058.058070/2016-67	667173190	000317/2017	PT-CFE categoria TPP (Serviço Aéreo Privado)	29/05/2016	utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciado;	art. 302, inciso I, alínea 'f' da Lei nº 7.565 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer), de 19/12/1986 c/c art. 180 também da Lei nº 7.565/86;	R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais)

41. É o Parecer e Proposta de Decisão.
42. Submete-se à apreciação do decisor.

ISAIAS DE BRITO NETO
SIAPE 1291577

ASSISTÊNCIA E PESQUISA
Marcus Vinícius Barbosa Siqueira
Estagiário - SIAPE 3052464



Documento assinado eletronicamente por **Isaias de Brito Neto, Analista Administrativo**, em 10/03/2020, às 12:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3303088** e o código CRC **96A3CF62**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1142/2019

PROCESSO Nº 00058.058070/2016-67

INTERESSADO: Gerência Técnica de Execução da Ação Fiscal

1. Trata-se de recurso em desfavor de decisão de primeira instancia administrativa que confirmou a materialidade do auto de infração que inaurou o presente processo.

2. Análise do caso conforme e De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 3303088). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

3. Recurso conhecido e recebido sem efeito suspensivo (§1º, do art. 38 da Res. ANAC nº 472/2018). A Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018, no art. 38, § 1º, prevê a aplicação do efeito suspensivo ao recurso em situação excepcional, quando a autoridade decisora, de ofício ou a pedido, entende presente a hipótese de "justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução" (art. 61, parágrafo único, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999). No caso dos autos, considerando que, por força do art. 53 do mesmo diploma normativo, a movimentação do expediente para efeito de cobrança deve ocorrer somente após a constituição definitiva da multa. Logo, sem atos de cobrança anteriores inexistia a possibilidade de inscrição prévia em dívida ativa e consequentes efeitos negativos, de modo que **o recebimento da manifestação é feito apenas no efeito devolutivo**. O entendimento se alinha à Lei 7.565/86, que estabelece em seu artigo 292, § 2º que o procedimento será sumário, com efeito suspensivo. A citada Resolução 472/2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC, e por conseguinte o rito de constituição e aplicação de sanções administrativas na Agência é expressa no 53 que encerrado o contencioso administrativo mediante a imposição de sanção pecuniária, o atuado terá o prazo de 30 (trinta) dias para o cumprimento da decisão proferida contados da sua intimação. Isso posto, com a leitura integrada dos dois dispositivos, conclui-se que por efeito suspensivo se entende que o efeito da aplicação da sanção somente se estabelece após concluído o feito/procedimento de apuração. Por todo o exposto não se enxerga "justo receio de prejuízo de difícil ou incerta reparação decorrente da execução" do art. 61, p. un., da Lei 9.784/1999 que justifique a aplicação do efeito suspensivo. Encaminhamento à eventual cobrança apenas depois de concluído o litígio administrativo, nos termos do citado artigo 53.

4. 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.

5. Os autos mostram que *No dia 29 de maio de 2016, a aeronave PT-CFE registrada na categoria TPP (Serviços Aéreos Privados), que se acidentou, realizava voos remunerados de passageiros no município de Corumbá (GO). No entanto, não é uma aeronave homologada para o transporte remunerado de passageiros, dessa forma, ao permitir a operação da aeronave.*

6. A materialidade infracional restou bem configurada ao logo de todo o certame, tendo sido as razões de defesa insuficientes para afastá-la. À luz do art. 36 da Lei 9.784/1999, falhou a interessada em trazer provas cabais e suficientes para afastar a ocorrência da infração.

7. Dosimetria adequada para o caso.

8. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.059, de 30 de setembro de 2019 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018 e competências dadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso, **REDUZINDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de JOSE ADOLFO MARIANO DE REZENDE, conforme individualizações no quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
					Realizar transporte aéreo remunerado sem possuir concessão ou autorização da ANAC	Artigo 180 da Lei nº 7565 de 19/12/1986 c/c	

00058.058070/2016-67	667173190	000317/2017	PT-CFE categoria TPP (Serviço Aéreo Privado)	29/05/2016	<i>autorização ao ANAC contrariando o disposto no artigo 180 da Lei 7565 de 19/12/1986, utilizando ou empregando aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciado;</i>	Alínea "f" do inciso I do artigo 302 da Lei nº 7565 de 19/12/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer).	R\$ 2.100,00 (dois mil e cem reais)
----------------------	------------------	-------------	--	------------	---	---	--

9. À Secretaria.
10. Notifique-se.
11. 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 17/03/2020, às 18:07, 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 **3304443** e o código CRC **9E69E601**.

Referência: Processo nº 00058.058070/2016-67

SEI nº 3304443