

PARECER N° 260/2021/CJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00065.018979/2020-70
INTERESSADO: ALAN CARLOS DORNELES

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

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS												
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Aeródromo	Aeronave	Lavratura do AI	Ciência do AI	Decisão de Primeira Instância - DCI	Ciência da DCI	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
00065.018979/2020-70	672060219	001422/2020	12/05/2019	SNJK	PTRSP	12/05/2020	10/09/2020	18/06/2021	27/07/2021	R\$ 3.500,00	06/08/2021	16/08/2021
00065.018981/2020-49	671795210	001692/2020	12/05/2019	SNJK	PTRSP	27/05/2020	10/09/2020	18/05/2021	27/07/2021	R\$ 3.500,00	06/08/2021	17/08/2021

Enquadramento AI 001422/2020: Art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c alínea "a" do item 91.102 do RBHA 91 de 22/04/2003;

Enquadramento AI 001692/2020: Art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986;

Infração: Infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;

Proponente: Marcos de Almeida Amorim - Técnico em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 2346625 - Portaria ANAC nº 361/DIRP/2017.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recursos interpostos por ALAN CARLOS DORNELES, doravante INTERESSADO. Refere-se os recursos aos processos administrativos discriminados no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. O AI nº 001422/2020 que deu origem ao processo 00065.018979/2020-70 descreve que:

Na data de 12/05/2019, o tripulante Alan Carlos Domeles, CANAC 122628, operou a aeronave PT-RSP em condições noturnas no aeródromo de Jequié - SNJK, sem que, conforme publicações aeronáuticas à época, este fosse registrado e aprovado para tal tipo de operação.

3. O AI nº 001692/2020 que deu origem ao processo 00065.018981/2020-49 descreve que:

Na data de 12/05/2019, o tripulante Alan Carlos Domeles, CANAC 122628, operou a aeronave PT-RSP de forma negligente, comprometendo a segurança de voo, uma vez que, conforme apuração conduzida pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), o piloto decolou de aeródromo de origem, SBAR, ciente que pousaria no aeródromo de destino, SNJK, após o pôr do sol como também tendo conhecimento que SNJK não era registrado e aprovado para operações em condições noturnas. Tal conduta infringiu ao disposto no art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei 7.565/86 c/c parágrafo "(a)" do item 91.13 do RBHA 91.

HISTÓRICO

4. O Relatório de Ocorrência nº 011690/2020 ratifica a materialidade infracional apontada nos Autos de Infração e as circunstâncias da constatação das ocorrências.

5. **Defesa Prévia** - Embora regularmente notificado, o interessado não apresentou defesa prévia, prosseguindo os processos seus cursos regulares.

6. **Decisão de Primeira Instância - DCI** - Em decisões motivadas, o setor competente considerou configurada infração à legislação vigente, em especial, ao que estabelece o Art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986. Aplicou-se sanção de multa no patamar médio, no valor de **R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) para cada uma das 02 infrações consideradas**, com fundamento no Anexo I, da Resolução ANAC nº 472/2018. Considerou a atenuante de inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento e a agravante de exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo.

7. **Recurso** - Em grau recursal, o interessado apresenta o seguinte argumento:

I - Ausência de concessão de vista para apresentação de defesa. Afirma que na data de 17/09/2020, dentro dos 20 dias destinados à resposta, o mesmo veio perante esta Agência por meio do advogado infra-assinado pleitear vista para realização da defesa, ou ainda, para o exercício de desconto de 50% sobre o valor da penalidade média, instituída pela Resolução 472 da ANAC de 2018. Não houve apreciação do pedido de vista e tampouco a liberação dos autos para o advogado do defendente;

II - O procedimento em questão também é nulo de pleno direito em face de inexistência de autuação em flagrante, pois a Administração tinha a obrigação de lavrar o auto de infração imediatamente. Afirma que a autuação em flagrante constitui verdadeiro direito do Administrado, pois além de garantir ao ato administrativo o necessário grau de certeza e segurança, possibilita ao Autuado o exercício do contraditório e da ampla defesa desde aquele momento. Afirma ainda que a não assinatura do suposto infrator no Auto de Infração tirou desse a possibilidade de provar, naquele exato momento, que não praticou a infração que lhe foi imputada;

III - Precisaria o defendente tomar conhecimento do teor das provas apontadas como fatores determinantes para a imposição de qualquer medida negativa, pois se consta algo nesse sentido que corrobore, ou qualquer coisa da espécie, será uma ilação ou mentira;

IV - Por ser decorrente de um único fato, extraídas em uma única ação fiscalizatória,

deveria ter sido considerada apenas uma multa, caso confirmada a conduta ilícita, pois se trata de infração continuada, não sendo razoável a promoção de dois autos de infração distintos pelo mesmo motivo, conforme verifica-se nos autos administrativos nº 00065.018979/2020-70 e 00065.018981/2020-49.

8. Pelo exposto requer: a) nulidade da Decisão de Primeira Instância e retorno dos autos à defesa, para que o pedido de vista seja concedido ao defendente, viabilizando seu acesso aos autos e ainda, a apresentação de defesa ou pedido de desconto; b) requer por oportuno, a nulidade do Auto de Infração também por ausência de motivação; c) caso superado os fundamentos acima, que seja considerada a pena de advertência.

PRELIMINARES

9. Recurso conhecido e recebido sem efeito suspensivo, vez que apresentado na vigência do art. 38 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, a saber:

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)

10. **Da Alegação de Violação ao Princípio do Contraditório e Nulidade por Ausência de Autuação em Flagrante** - O interessado argumenta pela nulidade processual por ausência de concessão de vista para apresentação de defesa, pedido requerido e protocolado no processo nº 00058.033820/2020-74 e 00058.033822/2020-63. Verifica-se contudo que a argumentação não pode prosperar.

11. Conforme consulta interna do andamento processual dos autos dos presentes processos (SEI nº 6252166 e SEI nº 6255076) e certidão emitida por esta ASJIN (SEI nº 6251838), foi disponibilizado acesso externo ao Sr. Alan Carlos Dorneles no dia 18/09/2020 e ao Sr. Georges de Moura Ferreira no dia 22/10/2020, sendo a ausência do Despacho mera formalidade que não ensejou na prática em nenhum prejuízo ao interessado, que teve pleno acesso aos autos e todo o prazo de defesa oportunizado, com ciência regular do Auto de Infração para apresentação de suas alegações. Assim, não é possível visualizar qualquer violação ao Contraditório e Ampla Defesa.

12. O interessado alegou ainda, irregularidade processual por não constar a sua assinatura na via do Auto de Infração e por ausência de autuação em flagrante, o que afirma invalidar toda a ação sancionatória. Cumpre informar que as referidas alegações também não devem prosperar. O §2º do artigo 18 da Resolução ANAC nº 472/2018, deixa claro que o Auto de Infração não terá sua eficácia condicionada à assinatura do autuado ou de testemunhas. Em verdade, a assinatura do autuado apenas cumpre a exigência de ciência do interessado acerca da autuação da fiscalização antes da decisão, o que pode ser suprida de outras formas.

13. Nos presentes processos, a ciência regular da lavratura dos Autos de Infração resta comprovada a partir dos Avisos de Recebimento dos Correios - AR, que demonstram entrega ao destinatário em 10/09/2020. A notificação por via postal possui previsão no art. 24 da mesma Resolução ANAC nº 472/2018:

Art. 24. As intimações serão consideradas válidas e efetuadas, conforme as seguintes regras:

I - por meio de sistema eletrônico, na data em que for registrada a ciência;

II - por via postal, na data do seu recebimento, devidamente aposta no Aviso de Recebimento - AR ou documento equivalente, emitido pelo serviço postal; (...). (Grifou-se)

14. Quanto ao argumento do dever de autuação em flagrante, é necessário destacar que não há qualquer norma que consta a obrigação do Administrador lavrar o Auto de Infração imediatamente quando da ocorrência dos fatos. O art. 12 da Resolução ANAC nº 472/2018 inclusive prevê a situação em que a lavratura do Auto de Infração se dá após a constatação de elementos formadores de convicção e análise documental ou qualquer outra apuração decorrente da Fiscalização que aponte o descumprimento da legislação pelo regulado:

Art. 12. O auto de infração será lavrado nas seguintes situações:

I - constatação presencial de infração; ou

II - constatação a partir de elementos formadores de convicção acerca da caracterização de infração, análise documental ou qualquer outra apuração decorrente da fiscalização que aponte o descumprimento da legislação, mesmo quando ficar comprovada por meio de fiscalização remota. (Grifou-se)

15. A apuração dos fatos e todos os prazos no processo administrativo sancionador, seguem o determinado pela Lei 9.873/1999:

Lei 9.873/99

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

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

16. Assim, por todos os ângulos, não prosperam as alegações suscitadas pelo autuado.

17. **Da Duplicidade de Condenação pelo Mesmo Fato (Non Bis in Idem)** - O interessado alega que de um único fato, extraídas em uma única ação fiscalizatória, deveria ter sido considerada apenas uma multa, caso confirmada a conduta ilícita. Afirma não ser razoável a promoção de dois autos de infração distintos pelo mesmo motivo, conforme verifica-se nos autos administrativos nº 00065.018979/2020-70 e 00065.018981/2020-49, processos aqui analisados.

18. O princípio de vedação *ao bis in idem* é reconhecido em nosso ordenamento, de modo implícito, como decorrência direta dos princípios da legalidade, da tipicidade e do devido processo legal no texto da Constituição Federal de 1988. Não se pode afirmar que a garantia do **non bis in idem** impossibilite o legislador, ou quem lhe faça as vezes, de atribuir mais de uma sanção, administrativa ou não, a uma mesma conduta. Para Mello (2007, p. 212 - MELLO, Rafael Munhoz de. *Princípios constitucionais de Direito Administrativo Sancionador*: as sanções administrativas à luz da Constituição Federal de 1988. São Paulo: Malheiros, 2007):

[...] o princípio do *non bis in idem*, por outro lado, não veda ao legislador a possibilidade de

atribuir mais de uma sanção administrativa a uma mesma conduta. Foi afirmado acima que a sanção que atende ao princípio da proporcionalidade é a prevista no ordenamento jurídico: o legislador, observadas as normas constitucionais, define as medidas sancionadoras adequadas e proporcionais para cada situação de fato. Se estabelece a lei formal múltiplas sanções para uma mesma conduta, são elas as sanções adequadas e proporcionais, não sendo sua aplicação ofensiva ao princípio do non bis in idem.

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

20. Verifica-se que não é a situação aqui em análise. O processo administrativo nº 00065.018979/2020-70, AI nº 001422/2020, descreve a conduta infracional do autuado, sr. Alan Carlos Domeles, no dia 12/05/2019, em operar aeronave PT-RSP em condições noturnas no aeródromo de Jequié - SNJK, sem que, conforme publicações aeronáuticas à época, este fosse registrado e aprovado para tal tipo de operação. O aeródromo SNJK não encontrava-se aprovado para operações noturnas. O autuado inobservou assim o art. 302, inciso II, alínea "n" do CBA, por infração às normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo, mais especificamente no parágrafo 91.102 do RBHA 91 que prevê que nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil dentro do Brasil a menos que a operação seja de acordo, dentre outros, as informações contidas nas Publicações de Informações Aeronáuticas.

21. Do mesmo modo, o processo administrativo nº 00065.018981/2020-49, AI 001692/2020, apresenta a mesma conduta infracional praticada pelo autuado, no dia 12/05/2019, por operar a aeronave PT-RSP com destino ao aeródromo SNJK após o pôr do sol, violando as publicações aeronáuticas, uma vez que o referido aeródromo não era aprovado para operações noturnas. O enquadramento normativo da conduta também se apresenta de igual modo no art. 302, inciso II, alínea "n" do CBA, e tão somente acrescenta na descrição dos fatos que o operador foi negligente, o que violaria o item 91.13 do RBHA 91:

91.13 - OPERAÇÃO DESCUIDADA OU NEGLIGENTE

(a) Operação de aeronave com o propósito de voar. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas ou propriedades de terceiros.

(b) Operação de aeronave com outros propósitos que não voar. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, mesmo não sendo com o propósito de voar, em qualquer parte da superfície de um aeródromo público ou privado (inclusive em áreas de embarque e desembarque de pessoas e cargas), de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros.

22. Ocorre que a negligência e/ou o descuidado é reflexo de qualquer infração aos normativos previstos no RBHA 91. Não há norma em vigor que autorize a dupla punição pelo mesmo fato pela consideração da negligência inerente às condutas infracionais.

23. Sendo assim, uma vez que a conduta de operar aeronave PT-RSP em condições noturnas no aeródromo de Jequié - SNJK, sem que este fosse registrado e aprovado para tal tipo de operação, já é objeto do Auto de Infração nº 001422/2020, entendo que **deve ser declarado nulo o Auto de Infração nº 001692/2020, com cancelamento da multa e arquivamento do processo administrativo nº 00065.018981/2020-49.**

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

24. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1 confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada à interessada pela fiscalização. O fato foi enquadrado no artigo 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, do CBAer:

Lei 7.565/86 - Código Brasileiro de Aeronáutica

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

...

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

(...)

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

25. Neste sentido, dispõe o **parágrafo 91.102** do RBHA 91:

91.102 - REGRAS GERAIS

(a) *[Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil dentro do Brasil, a menos que a operação seja conduzida de acordo com este regulamento e conforme as regras de tráfego aéreo contidas na ICA 100-12 "Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo", as informações contidas nas publicações de Informações Aeronáuticas (AIP BRASIL, AIP BRASIL MAP, ROTAER, Suplemento AIP e NOTAM) e nos demais documentos publicados pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo.]*

(b) *Os detentores de certificado possuidores de concessão ou autorização para prestação de serviços de transporte aéreo público, como previsto no Código Brasileiro de Aeronáutica, devem cumprir, além das regras estabelecidas neste regulamento, as regras constantes dos RBHA 119, 121 e 135, conforme aplicável.*

(c) *Nenhuma pessoa pode dar partida no(s) motor(es) de uma aeronave ou taxiar um avião, a menos que essa pessoa seja um piloto habilitado na aeronave ou seja uma pessoa adequadamente treinada e autorizada pelo operador da mesma.*

(d) *Exceto como previsto no parágrafo 91.325 deste regulamento, nenhuma pessoa pode utilizar um aeródromo, a menos que ele seja registrado e aprovado para o tipo de aeronave envolvido e para a operação proposta.*

(e) *Nenhum piloto em comando de uma aeronave pode permitir que passageiros embarquem ou desembarquem de sua aeronave com o(s) motor(es) da mesma em funcionamento, a menos que:*

(1) *para um avião, a geometria do mesmo permita que os passageiros possam utilizar uma porta normal de embarque e desembarque sem passar à frente ou atrás de motor(es) em funcionamento; ou*

(2) *para um helicóptero, além dos requisitos aplicáveis do parágrafo (f)(1) desta seção, seja possível parar o(s) rotórtes principal(ais) ou, se isso não for possível, os motores sejam mantidos em marcha lenta e a altura do plano do rotor principal mais baixo seja suficiente para permitir a passagem dos passageiros sob o mesmo com margem de segurança; e*

(3) *o piloto em comando assumo a responsabilidade da operação e tome as providências cabíveis para assegurar a segurança da mesma.*

(f) *Nenhum piloto em comando de uma aeronave pode permitir que sua aeronave seja abastecida de combustível com o(s) motor(es) em funcionamento (exceto APU's), a menos que a operação seja conduzida pelo piloto em comando de acordo com procedimento estabelecido no*

Manual de Voo da aeronave ou de acordo com outros procedimentos aprovados pelo DAC. Adicionalmente,

(1) não pode haver passageiro a bordo; e

(2) o piloto em comando deve permanecer no posto de pilotagem, o(s) motor(es) deve(m) estar em marcha lenta e os equipamentos elétricos e eletrônicos desnecessários à operação devem ser desligados antes do início do reabastecimento devendo permanecer nesta condição até o término total do mesmo, a menos que de outra forma estabelecido pelo Manual de Voo da aeronave ou pelo procedimento aprovado pelo DAC.

(g) Nenhuma pessoa pode autorizar o reabastecimento de uma aeronave enquanto passageiros estiverem a bordo, embarcando ou desembarcando na mesma, a menos que:

(1) haja um procedimento aprovado e um tripulante de voo na cabine de pilotagem da aeronave supervisionando esse procedimento;

(2) haja um número adequado (no mínimo 50% do número de comissários requeridos) de comissários e ou pessoas adequadamente treinadas para dirigir uma evacuação de emergência e os meios de evacuação estejam disponíveis;

(3) os motores da aeronave estejam desligados (desconsiderando APU), assim como os sistemas não necessários à operação; e

(4) seja possível algum tipo de comunicação entre o pessoal de solo e o tripulante na cabine dos pilotos. (Grifou-se)

26. Assim, restou configurada a conduta infracional, uma vez que o autuado na condição de piloto, decolou do aeródromo de origem, SBAR, ciente que pousaria no aeródromo de destino, SNJK, após o pôr do sol. Considerando que o aeródromo de destino não era registrado e aprovado para operações em condições noturnas, restou consubstanciada a operação em desacordo com as informações contidas nas publicações de Informações Aeronáuticas e e nos demais documentos publicados pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

27. **Das razões recursais** - No mérito, o interessado tão somente nega a conduta infracional e argumenta que gostaria de tomar conhecimento do teor das provas apontadas como fatores determinantes para a imposição de qualquer medida negativa. A esse respeito, deve-se destacar que além do presente processo administrativo estar corretamente instruído com extenso relato da Fiscalização e documentação comprobatória dos fatos apurados (SEI nº 4379259 e 4379260), a autuação do Inspetor de Aviação Civil - INSPAC é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da lei 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

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

28. A presunção de legitimidade e legalidade dos atos administrativos advém do fato de que todos os atos devem estrito cumprimento em conformidade com a lei e de veracidade, por serem dotados da chamada fé pública. "Trata-se de presunção relativa (juris tantum), que, como tal, admite prova em contrário. O efeito prático de tal presunção é o de inverter o ônus da prova". (DI PIETRO, Maria Sylvania Zanella. Direito Administrativo. São Paulo: Atlas, 2001, página 72).

29. Pode-se dizer, portanto, que os atos emanados do Estado, independente de qual seja sua natureza – presumem-se verdadeiros até prova em contrário. A própria Constituição do Brasil estabelece que declarações e informações da Administração gozam de fé pública:

Art. 19. É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

(...)

II - recusar fé aos documentos públicos;

30. Se não se pode recusar a fé dos documentos públicos, é lógica a interpretação de que isso implica que os documentos (e atos) da Administração reputam-se (presumem-se) válidos. E mais, reputam-se válidos porque os atos administrativos se postam vinculados ao princípio da estrita legalidade, cujo efeito óbvio é que a Administração e seus agentes não podem atuar senão dentro dos limites legalmente postos, diferente dos entes privados, que podem atuar livremente contanto que não firam os limites legais.

31. **Ante o exposto, tem-se que as razões do recurso não lograram êxito em afastar a prática infracional objeto do AI nº 001422/2020 e atribuída ao interessado, restando esta configurada nos termos aferidos pela fiscalização.**

32. Também não há como prover o pedido de conversão da multa em advertência, uma vez que não consta essa previsão legal no rol taxativo de providências administrativas previstas no art. 289 da lei 7.565/86 (CBA).

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

33. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a necessidade de correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

34. Conforme Tabela de Infrações do Anexo I da Resolução ANAC nº 472/2018, pode-se observar que a interpretação da infração da presente infração, se dá da seguinte forma:

- R\$ 2.000,00 (dois mil reais) - valor de multa mínimo referente à infração;
- R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) - valor de multa médio referente à infração;
- R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) - valor de multa máximo referente à infração.

35. **ATENUANTES** - Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 36, §1º, inciso I da Resolução ANAC nº 472/2018 ("o reconhecimento da prática da infração") entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo.

36. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 36, § 1º, inciso II da Resolução ANAC nº 472/2018, devendo portanto ser afastada a sua aplicação.

37. Para a análise da circunstância atenuante prevista no artigo 36, §1º, inciso III ("a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado a partir da data da infração ora analisada. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC desta Agência, ora já anexada aos autos, ficou

demonstrado que **não há penalidades** aplicadas em definitivo ao Autuado antes da Decisão de Primeira Instância Administrativa, devendo ser considerada a referida circunstância atenuante.

38. **AGRAVANTES** - Embora a Decisão de Primeira Instância Administrativa tenha considerado a circunstância agravante estabelecida no §2º, inciso IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo -, não foi apresentado qualquer argumento ou fato que justifique a adoção da referida circunstância agravante.

39. Deve-se destacar que a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo já é parte do tipo infracional de tripular aeronave sem as devidas habilitações. Neste sentido, a Súmula Administrativa ANAC nº 002/2019 dispõe:

Não cabe a aplicação de agravante quando a circunstância for inerente à prática infracional.

40. Por esse motivo, não se considera possível agravar a penalidade com base nesta circunstância agravante, já que a mesma já foi considerada quando da previsão da infração.

41. Quanto à existência das outras circunstâncias agravantes, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure as hipóteses previstas no §2º do artigo 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

42. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:** Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa referente ao AI nº 001422/2020, diante do esposado no processo, **entendo que cabe a redução para o seu patamar mínimo, R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, dada a presença de circunstância atenuante e ausência de agravantes.

CONCLUSÃO

43. Pelo exposto, sugiro **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso referente ao Processo nº 00065.018979/2020-70, **REFORMANDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de ALAN CARLOS DORNELES, conforme o quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
00065.018979/2020-70	672060219	001422/2020	12/05/2019	Infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;	Art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c alínea "a" do item 91.102 do RBHA 91 de 22/04/2003;	R\$ 2.000,00 (dois mil reais)

44. Sugiro ainda, **DAR PROVIMENTO** ao recurso referente ao Processo nº 00065.018981/2020-49, **ANULANDO o Auto de Infração nº 001692/2020**, **CANCELANDO**, assim, a sanção aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa que constituiu o crédito de multa nº 671.795.21-0.

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

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

MARCOS DE ALMEIDA AMORIM
SIAPE 2346625



Documento assinado eletronicamente por **Marcos de Almeida Amorim, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 24/09/2021, às 13:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6255504** e o código CRC **2E448E47**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 220/2021

PROCESSO Nº 00065.018979/2020-70

INTERESSADO: Alan Carlos Dorneles

Brasília, 29 de setembro de 2021.

1. Trata-se de Recursos Administrativos interpostos pelo interessado contra decisões de primeira instância administrativa que aplicaram multa no valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) para cada uma das 02 infrações consideradas, infrações descritas nos Autos de Infração - AI nº 001422/2020 e 001692/2020, de infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo;

2. As infrações foram capituladas no art. 302, inciso II, alínea "n", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 - CBA c/c alínea "a" do item 91.102 do RBHA 91 de 22/04/2003 no AI 001422/2020 e no Art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 no AI 001692/2020.

3. Ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão (SEI 6250853 e 6255504).

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

- por conhecer e **DAR PROVIMENTO PARCIAL** ao recurso referente ao Processo nº 00065.018979/2020-70, **REFORMANDO** a multa aplicada em sede de primeira instância para o valor de **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, que é o valor mínimo previsto na Tabela de Infrações do Anexo I Resolução ANAC nº 472/2018, para a infração descrita no AI nº 001422/2020 de *Infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de voo*, capitulada no artigo 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c alínea "a" do item 91.102 do RBHA 91 de 22/04/2003, e que consiste o crédito de multa SIGEC 672.060.21-9
- por conhecer e **DAR PROVIMENTO** ao recurso referente ao Processo nº 00065.018981/2020-49, **ANULANDO o Auto de Infração nº 001692/2020, CANCELANDO**, assim, a sanção aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa que constituiu o crédito de multa nº 671.795.21-0.

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

Publique-se.

Notifique-se.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal – RJ



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 29/09/2021, às 08:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6255610** e o código CRC **27E3C8E8**.