VOTO

PROCESSO: 60800.055301/2011-48

INTERESSADO: TWO TÁXI AÉREO LTDA

DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

429ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN - DATA: 23/03/2017

AI/NI: 00838/2011 **Data da Lavratura:** 21/03/2011

Crédito de Multa (nº SIGEC): 641.608/14-0

Infração: Permitir operação de voo internacional por tripulante sem proficiência linguística

Enquadramento: Art. 302, inciso III, alínea "b" da Lei nº 7565 de 19 de dezembro de 1986.

Local: - **Aeronave:** PR-IHP **Data:** 19/08/2010 **Hora: -**

Relator(a): Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380 - Portaria ANAC nº 2026/DIRP/2016

RELATÓRIO

1. DOS ATOS PROCESSUAIS E DOCUMENTOS CONSTANTES DOS AUTOS

- Data do Fato Gerador: 19/08/2010
- **Auto de Infração [AI] n° 00838/2011, de 21/03/2011 (fls.01)**;
- Relatório de Fiscalização nº 77/GVAG-SP/2010 de 18/03/2011 (fls.02);
- Cópia de tela "detalhe aeronavegante" do cadastro de JOSÉ ALEXANDRE DA SILVA CANADAS de 19/11/2010 constando a observação "ENGLISH NOT COMPLIANT ANNEX 1" (fls.03, 05, 07);
- Cópia do diário de bordo 10/PR-IHP/10 de 19/08/2010 (fls.04, 06, 08);
- Cópia da Nota Técnica nº 208/2010/GVAG-SP/SSO/URSP de 23/11/2010 (fls. 09 e 10);
- Mensagens eletrônicas com requisição por parte da fiscalização e atendimento pelo regulado de envio de cópias de diários de bordo (fls.11 e 12);
- **Aviso de Recebimento referente ao AI nº 00838/2011 comprovando ciência pelo interessado em 28/04/2011 (fls.13)**;
- **Defesa Prévia, protocolada em 17/05/2011 (fls.14);**
- Cópia de fragmentos do RBHA 61 referentes à matéria tratada no presente processo (fls.15 e 16);
- **Despacho nº 139/2014/ACPI/SPO/RJ convalidando o Auto de Infração em 13/02/2014 (fls.17);**
- Cópia de Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral do interessado junto à RFB emitido em 13/02/2014 (fls.18);
- **Notificação de Convalidação nº 43/2014/ACPI/SPO/RJ de 13/02/2014, recebida em 26/02/2014 conforme AR (fls.19 e 34)**;
- **Defesa Prévia após notificação de convalidação, protocolada na ANAC em 27/02/2014 (fls.20 a 33);**

- **Decisão condenatória de Primeira Instância, de 16/04/2014 (fls.35 a 38);**
- **Notificação Regular, via AR, referente à Decisão condenatória de Primeira Instância de 29/04/2014, recebida em 09/05/2014 (fls.39, 40 e 57);**
- Despacho para Secretaria da então Junta Recursal, de 29/04/2014 (fls.41);
- **Recurso Administrativo, protocolado em 14/05/2014 (fls.42 a 56);**
- **Tempestividade do recurso certificada em 21/05/2014 (fls.58)**;
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico de 10/02/2017 (SEI nº 0418131);
- Despacho da Secretaria da ASJIN, documento assinado eletronicamente em 14/02/2017 (SEI n° 0425912), sendo o presente expediente distribuído à Relatoria para apreciação e proposição de voto.

2. INTRODUÇÃO

Trata-se de recurso interposto por TWO TÁXI AÉREO LTDA. em desfavor da decisão proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, originado com o Auto de Infração supra referenciado, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada essa no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 641.608/14-0 (Anexo SEI nº 0531968).

O AI em exame capitula a conduta do Interessado na alínea "b" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), descrevendo-se o seguinte:

> *Data: 19/08/2010 - Cód ANAC Piloto: 109902 - Marcas da Aeronave: PR-IHP*
>
> *Descrição da Ocorrência: Voo internacional sem proficiência.*
>
> *Histórico: O tripulante José Alexandre da Silva Canadas (CANAC 109902), conforme pode ser observado na folha 22 do diário de bordo 10/PR-IHP/10, realizou voo internacional para a Argentina no dia 19/08/2010 sem possuir certificado de proficiência linguística (vide anexo), descumprindo o item 61.10 do RBHA 61 e o Anexo 1 da ICAO.*

3. HISTÓRICO

3.1. Relatório de Fiscalização (RF) e Acontecimentos Relevantes

No Relatório de Fiscalização (RF) nº 77/GVAG-SP/2010, o INSPAC informa que o Tripulante José Alexandre da Silva Canadas (CANAC 109902), conforme pode ser observado na folha 22 do diário de bordo 10/PR-IHP/10, realizou voo internacional para a Argentina no dia 19/08/2010 sem possuir certificado de proficiência linguística (vide anexo), descumprindo o item 61.10 do RBHA 61 e o Anexo 1 da ICAO.

A fiscalização anexa ao RF, a Nota Técnica n° 208/2010/GVAG-SP/SSO/UR/SP que trata da verificação das não-conformidades detectadas pelo sistema DCERTA nos meses de julho e agosto do ano de 2010 e aponta dentre essas não-conformidades que o Sr. JOSÉ ALEXANDRE DA SILVA CANADAS (CANAC 109902), comandante, realizou voo internacional para a Argentina no dia 19/08/2010 sem certificado de proficiência linguística. Informa ainda que o copiloto, Sr. RAFAEL APOLÔNIO PIERALINI (CANAC 101213), possui o certificado de proficiência linguística válido e que a irregularidade se confirmou quando da análise do diário de bordo.

Acostaram-se ainda aos autos do presente processo administrativo as cópias de tela "detalhe aeronavegante" do cadastro de JOSÉ ALEXANDRE DA SILVA CANADAS de 19/11/2010 constando a observação "ENGLISH NOT COMPLIANT ANNEX 1", cópias do diário de bordo 10/PR-IHP/10 de 19/08/2010 e mensagens eletrônicas com a requisição por parte da fiscalização e o atendimento pelo regulado de envio de cópias de diários de bordo.

3.2. Da Defesa Prévia e da Convalidação do AI

Em defesa, o interessado encaminhou justificativa na qual alegou que, "por necessidade comercial, acionou aeronave que estava em SBDN para que prosseguisse até SAAR com escala técnica

SBPA. Em conformidade com a necessidade apresentada, e o tempo para sua realização não houve condições para substituição do tripulante José Alexandre da Silva Canadas. Essa condição para um quadro reduzido devido ao alto índice de migração de tripulantes de nossa empresa para outras empresas do RBAC 121, principalmente os que possuíam qualificação ICAO 4 ou acima (sem prévio aviso), deixou-nos sem muitas alternativas para atendimento dos contratos já firmados com nossos clientes; por isso o vôo foi realizado com apenas um tripulante qualificado em proficiência linguística. Analisando os efeitos, afirmamos que não houve perda dos níveis de segurança da operação".

Informa ainda, como ação tomada, que o voo teve ocorrência em meados do ano de 2010, e naquele momento, após estudo a empresa optou por rever os contratos comerciais, tomando por ação a SUSPENSÃO DOS VOOS com destinos internacionais, até o quadro de tripulantes voltar a ter efetivo habilitado em proficiência linguística para realização deste tipo de missão.

O setor competente para proferir decisão em primeira instância aponta vício, que considera sanável, e promove a convalidação do Auto de Infração nº 00838/2011, alterando o enquadramento do fato tido como irregular descrito no AI para o Artigo 302, inciso III, alínea "b" do CBA, c/c item 61.10 do RBHA 61 e anexo 1 da ICAO.

Regularmente cientificado pela Notificação de Convalidação nº 43/2014/ACPI/SPO/RJ de 13/02/2014, recebida em 26/02/2014 conforme AR, o interessado protocolou na ANAC em 27/02/2014 nova peça em sua defesa, na qual apresenta as seguintes alegações: a) preliminar de prescrição; b) impossibilidade de convalidação; c) incompetência do autuante; d) ilegalidade da notificação de convalidação; e, e) cerceamento do direito à ampla defesa, requerendo, por fim: 1) a nulidade do auto de infração 2) seja extinto o presente processo administrativo; 3) que todas as intimações sejam feitas em nome do procurador da empresa Dr. Rubens Rogério Komniski, OAB-RJ 98.322 com endereço na Avenida Marechal Câmara, 160, sala 1701, Castelo, Rio de Janeiro -RJ CEP: 20020-080.

3.3. Da Decisão de Primeira Instância

A decisão foi proferida em 16/04/2014 após análise dos argumentos de defesa prévia concluindo que, as alegações não cunharam elementos probatórios capazes de elidir a aplicação de penalidade e que considera-se demonstrada a prática da infração havendo nos autos elementos a evidenciar ter a interessada permitido que o tripulante Sr. José Alexandre da Silva Canadas - CANAC: 109902, realizasse voo internacional para a Argentina, no dia 19/08/2010, conforme página 22 do Diário de Bordo l0/PR-IHP/10, sem possuir a proficiência linguística exigida pela legislação.

Assim, o setor competente, em decisão motivada, confirmou o ato infracional e aplicou multa de R$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais), como sanção administrativa, com fundamento na letra “b” da Tabela III (Infrações Imputáveis à Concessionária ou Permissionária de Serviços Aéreos – pessoa jurídica) do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, pelo descumprimento do previsto no art. 302, inciso III, alínea b da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, consideradas ausentes circunstâncias atenuantes ou agravantes.

O interessado foi regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 09/05/2014 (fls.39, 40 e 57), apresentando o seu tempestivo Recurso em 14/05/2014, conforme Despacho de fl. 58.

3.4. Do Recurso

Em sede recursal o interessado alega não poder exercer seu direito constitucional a ampla defesa e ao contraditório, levando-se em consideração o fato de que não há na Notificação de Decisão datada de 28 de março de 2014 [*sic*], qualquer informação sobre a tipificação da suposta infração, os fatos ou qualquer outra informação que possa ao menos indicar os motivos da sanção, já que a recorrente apresentou defesa prévia. Argumenta que tal conduta do órgão regulador afronta claramente a lei, tornando a infração absolutamente nula de pleno direito.

Pretende fundamentar com as seguintes alegações:

I - Incompetência do autuante;

II - Cerceamento da defesa;

III - Falta de motivação;

IV - Ilegalidade da Notificação de decisão;

V - Ilegalidade do valor da multa;

VI - Desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da multa;

VII - Necessidade de revogação do ato administrativo;

Quanto ao mérito, defende a ocorrência da prescrição e alega que "da data da suposta infração, que teria ocorrido em 19 de agosto de 2010 até o despacho de convalidação do processo, datado de 13 de fevereiro de 2014, passaram-se mais de 3 anos e cinco meses".

Por fim, requer: 1) a nulidade do auto de infração 2) seja extinto o presente processo administrativo; 3) que todas as intimações sejam feitas em nome do procurador da empresa Dr. Rubens Rogério Komniski, OAB-RJ 98.322 com endereço na Avenida Marechal Câmara, 160, sala 1701, Castelo, Rio de Janeiro -RJ CEP: 20020-080.

É o relato. Passa-se ao voto.

VOTO

Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, recebendo-o em efeito suspensivo (art. 16 da Resolução ANAC nº 25/2008).

4. PRELIMINARES

4.1. Da Regularidade Processual

Considerando os documentos grafados em negrito no item 1 do relatório, acuso regularidade processual nos presentes autos visto que preservados os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial a ampla defesa e o contraditório. Julgo o processo apto à decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

4.2. Da Convalidação

O setor competente para proferir decisão em primeira instância aponta vício, que considera sanável, e declara convalidado o Auto de Infração nº 00838/2011 com fundamento no disposto no artigo 9º, da Resolução n° 25, da ANAC e inciso I, do §1º, combinado com o §2º, do artigo 7°, da Instrução Normativa n° 08, de 06 de Junho de 2008, também da ANAC.

A Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, dispõe em seu artigo 55 que "*Em decisão na qual se evidencie não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, os atos que apresentarem defeitos sanáveis poderão ser convalidados pela própria Administração*".

Por sua vez, a Resolução nº 25/2008 que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, dispõe:

> *Art. 9º Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.*

E, complementarmente, a Instrução Normativa nº 08, traz:

> *Art. 7° Os vícios processuais meramente formais do AI são passíveis de convalidação.*
>
> *§ 1º - Para efeito do caput, são considerados vícios formais, dentre outros:*
>
> *I – omissão ou erro no enquadramento da infração, desde que a descrição dos fatos permita identificar a conduta punível;*

[...]

§ 2º Nas hipóteses do § 1º, inciso I, deste artigo, será concedido prazo de 5 (cinco) dias para a manifestação do interessado.(Redação dada pela Instrução Normativa nº 76, de 25 de fevereiro de 2014).

Assim, verifica-se a regularidade quanto ao ato de convalidação.

4.3. **Da Possibilidade de majoração da sanção aplicada em 1ª instância**

Antes de adentrar no mérito do presente processo, cabe a colocação de algumas questões que têm a possibilidade de influir na decisão desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância da ANAC (ASJIN).

O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe no art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº 25/2008, determina em seu art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da aludida resolução (item “b”, da Tabela de Infrações III do Anexo II, da Resolução ANAC nº 25/2008, e alterações posteriores), relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais) no patamar mínimo, R$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais) no patamar médio e R$ 6.000,00 (seis mil reais) no patamar máximo.

Observa-se neste Processo Administrativo que em decisão de primeira instância foi verificada a ausência tanto de circunstâncias atenuantes quanto agravantes. Em verdade, conforme consulta ao extrato de lançamento no Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC), anexo SEI nº 0512761, verifica-se a presença de infração cuja penalidade já foi aplicada, estando esta compreendida dentro do prazo de um ano para a aplicação da condição atenuante prevista. A infração referente ao Processo SIGEC nº 642.966.141 apresenta como "situação" o status quitado – PG.

Desta forma, no caso em tela, observa-se que não pode ser aplicada a condição atenuante prevista no § 1° do Art. 22 da Resolução nº 25 de 25/08 da ANAC ("inexistência de aplicação de penalidades no último ano"). Tampouco se avista a possibilidade de aplicação das demais condições atenuantes previstas no citado normativo.

Ainda em relação a decisão de primeira instância, não se vislumbrou a possibilidade de aplicação de circunstância agravante dentre aquelas dispostas nos incisos do §2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

Entretanto, observa-se que efetuar voo internacional sem proficiência linguística é fator que gera insegurança para a efetuação correta do plano de voo, uma vez que é de fundamental importância, para garantir a segurança do voo, existir uma comunicação clara entre o Piloto da Aeronave e o Controle de Tráfego Aéreo o que faz com que a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 05 de abril de 2008, possa vir a ser aplicada ao caso em tela, como dispoto a seguir, *in verbis*:

RESOLUÇÃO N° 25, DE 25 DE ABRIL DE 2008.

Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

[...]

§ 2º São circunstâncias agravantes:

(...)

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

(...) (sem grifos no original)

Assim, diante da ausência de circunstância atenuante e da possível presença de circunstância agravante, é admissível que a pena do autuado seja reformada, agravada para o valor de **R$ 6.000,00** (seis mil reais) que é o correspondente ao valor no patamar máximo, por permitir operação de aeronave com piloto sem averbação da proficiência linguística.

Cumpre mencionar que o art. 64 da Lei n° 9.784, admite a possibilidade da reforma para

agravar a situação do recorrente. Ocorre, porém, que a mesma norma (art. 64, parágrafo único) condiciona o agravamento à ciência da parte interessada para que formule suas alegações antes da decisão.

> Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.
>
> Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

Assim, ante a possibilidade de se majorar o valor da sanção aplicada no presente processo, em cumprimento com o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei 9.784/99, entende-se também necessário que seja cientificado o interessado para que venha a formular suas alegações antes da decisão de segunda instância administrativa.

Diante deste contexto, por ora, deixo de analisar o mérito do presente caso.

5. CONCLUSÃO

Ante o exposto, voto para que se **NOTIFIQUE** o interessado recorrente ante a possibilidade de agravamento da sanção para o valor de **R$ 6.000,00** (seis mil reais), que é o correspondente ao valor no patamar máximo da infração – "permissão de operação de aeronave com piloto sem averbação da proficiência linguistica" –, de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº. 9.784/99.

Após a efetivação da medida, deve o presente expediente retornar a esse Relator, para a conclusão da análise e proposta de voto.

É o voto deste Relator.

Documento assinado eletronicamente por **BRUNO KRUCHAK BARROS**, **Cargo Comissionado Técnico - CCT IV**, em 22/03/2017, às 20:01, 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/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0508162** e o código CRC **E6B83100**.

VOTO

PROCESSO: 60800.055301/2011-48

INTERESSADO: TWO TÁXI AÉREO LTDA

DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

NUP	Auto de Infração	Crédito de Multa (SIGEC)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação DC1	Valor da multa aplicada em Primeira Instância
60800.055239/2011-94	00800/2011	641607141	19/08/2010	18/03/2011	28/04/2011	16/04/2014	09/05/2014	R$ 4.200,00
60800.055301/2011-48	00838/2011	641608140	19/08/2010	21/03/2011	28/04/2011	16/04/2014	09/05/2014	R$ 4.200,00

Infração: Permitir operação de voo internacional por tripulante sem proficiência linguística.

Enquadramento: Art. 302, inciso III, alínea "b" da Lei nº 7565 de 19 de dezembro de 1986.

Relator(a): Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380 - Portaria ANAC nº 2026/DIRP/2016

1. INTRODUÇÃO

1.1. Tratam-se de 02(dois) processos administrativos sancionadores, originados pelos Autos de Infração individualizados supra, com fundamento no artigo 302, inciso III, alínea "b" da Lei nº 7565 de 19 de dezembro de 1986, do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, c/c seção 91.5(a) (3), do RBHA 91 e seção 6l.5(m) do RBHA 61.

1.2. Descrevem os autos de infração que, durante operação de fiscalização na empresa autuada (doravante INTERESSADA) foi constatado que tripulantes realizaram voo internacional para a Argentina no dia 19/08/2010, sem possuir Certificado de Proficiência Linguística - CPL, conforme especificações abaixo:

NUP	Tripulante	Auto de Infração	Data da Infração	Lavratura do AI	Marcas da Aeronave	Anotação no Diário de Bordo
60800.055239/2011-94	PATRICK STELLA (CANAC 942698)	00800/2011	19/08/2010	18/03/2011	PR-BAT	Folha 16, Diário de Bordo 05/PR-BAT/10
60800.055301/2011-48	JOSÉ ALEXANDRE DA SILVA CANADAS (CANAC 109902)	00838/2011	19/08/2010	21/03/2011	PR-IHP	Folha 22, Diário de Bordo 10/PR-IHP/10

1.3. A materialidade das infrações está caracterizada documentalmente nos autos:

a) cópias de tela "detalhe aeronavegante" do cadastro de JOSÉ ALEXANDRE DA SILVA CANADAS de 19/11/2010 constando a observação " ENGLISH NOT COMPLIANT ANNEX 1", cópias do diário de bordo 10/PR-IHP/10 de 19/08/2010 e mensagens eletrônicas com a requisição por parte da fiscalização e o atendimento pelo regulado de envio de cópias de diários de bordo (fls. 03/08);

b) cópias de tela "detalhe aeronavegante" do cadastro de PATRICK STELLA, de 18/11/2010 constando a observação "ENGLISH NOT COMPLIANT ANNEX 1", cópias do diário de bordo 05/PR-BAT/10 de 19/08/2010 e mensagens eletrônicas com a requisição por parte da fiscalização e o atendimento pelo regulado de envio de cópias de diários de bordo (fls. 03/06).

1.4. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

2. HISTÓRICO

2.1. Respaldado pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999 aproveita-se como parte integrante desta análise relato constante do Voto ASJIN 0508162 (SEI nº 0508162), já integrante dos autos, igualmente, com o Voto ASJIN 0532542(SEI nº 0532542).

2.2. Acrescenta-se, em suma que a Nota Técnica n° 208/2010/GVAG-SP/SSO/UR/SP que trata da verificação das não-conformidades detectadas pelo sistema DCERTA nos meses de julho e agosto do ano de 2010 e aponta dentre essas não-conformidades que o Sr. JOSÉ ALEXANDRE DA SILVA CANADAS (CANAC 109902), comandante, realizou voo internacional para a Argentina no dia 19/08/2010 sem certificado de proficiência linguística, bem como que o Sr. PATRICK STELLA (CANAC 942698) também realizou voo internacional para a Argentina no dia 19/08/2010 sem possuir certificado de proficiência linguística (vide anexo), descumprindo o item 61.10 do RBHA 61 e o Anexo 1 da ICAO.

2.3. No tocante ao AI 00838/2011:

I - o interessado encaminhou justificativa na qual alegou que, "por necessidade comercial, acionou aeronave que estava em SBDN para que prosseguisse até SAAR com escala técnica SBPA. Em conformidade com a necessidade apresentada, e o tempo para sua realização não houve condições para substituição do tripulante José Alexandre da Silva Canadas. Essa condição para um quadro reduzido devido ao alto índice de migração de tripulantes de nossa empresa para outras empresas do RBAC 121, principalmente os que possuíam qualificação ICAO 4 ou acima (sem prévio aviso), deixou-nos sem muitas alternativas para atendimento dos contratos já firmados com nossos clientes; por isso o vôo foi realizado com apenas um tripulante qualificado em proficiência linguística. Analisando os efeitos, afirmamos que não houve perda dos níveis de segurança da operação".

II - Informa ainda, como ação tomada, que o voo teve ocorrência em meados do ano de 2010, e naquele momento, após estudo a empresa optou por rever os contratos comerciais, tomando por ação a SUSPENSÃO DOS VOOS com destinos internacionais, até o quadro de tripulantes voltar a ter efetivo habilitado em proficiência linguística para realização deste tipo de missão.

III - O setor competente para proferir decisão em primeira instância aponta vício, que considera sanável, e promove a convalidação do Auto de Infração nº 00838/2011, alterando o enquadramento do fato tido como irregular descrito no AI para o Artigo 302, inciso III, alínea "b" do CBA, c/c item 61.10 do RBHA 61 e anexo 1 da ICAO.

IV - Regularmente cientificado pela Notificação de Convalidação nº 43/2014/ACPI/SPO/RJ de 13/02/2014, recebida em 26/02/2014 conforme AR, o interessado protocolou na ANAC em 27/02/2014 nova peça em sua defesa, na qual apresenta as seguintes alegações: a) preliminar de prescrição; b) impossibilidade de convalidação; c) incompetência do autuante; d) ilegalidade da notificação de convalidação; e, e) cerceamento do direito à ampla defesa, requerendo, por fim: 1) a nulidade do auto de infração 2) seja extinto o presente processo administrativo; 3) que todas as intimações sejam feitas em nome do procurador da empresa Dr. Rubens Rogério Komniski, OAB-RJ 98.322 com endereço na Avenida Marechal Câmara, 160, sala 1701, Castelo, Rio de Janeiro -RJ CEP: 20020-080.

2.4. No tocante ao AI 00800/2011:

I - o interessado encaminhou justificativa na qual alegou que, "por necessidade comercial, acionou aeronave em conformidade com a necessidade apresentada, não houve condições para substituição do tripulante Patrick Stella. Essa condição somada ao alto índice de migração de tripulantes de nossa empresa para outras empresas do RBAC 121, principalmente os que possuíam qualificação ICAO 4 ou acima (sem prévio aviso), deixou-nos sem muitas alternativas para atendimento dos contratos já firmados com nossos clientes. Analisando os efeitos, a empresa não poderia descumprir seu acordo comercial, porém em analise à condição afirmamos que não houve perda dos níveis de segurança da operação, visto o tripulante ter conhecimento da língua inglesa".

II - Informa ainda, como ação tomada, que o voo teve ocorrência em meados do ano de 2010, e naquele momento, após estudo a empresa optou por rever os contratos comerciais, tomando por ação a SUSPENSÃO DOS VOOS com destinos internacionais, até o quadro de tripulantes voltar a ter efetivo habilitado em proficiência linguística para realização deste tipo de missão.

III - O setor competente para proferir decisão em primeira instância apontou vício, que considerou sanável, e promoveu a convalidação do Auto de Infração nº 00800/2011, alterando o enquadramento do fato tido como irregular descrito no AI para o Artigo 302, inciso III, alínea "b" do CBA, c/c item 61.10 do RBHA 61 e anexo 1 da ICAO.

IV - Regularmente cientificado pela Notificação de Convalidação nº 50/2014/ACPI/SPO/RJ de 13/02/2014, recebida em 26/02/2014 conforme AR, o interessado protocolou na ANAC em 27/02/2014 nova peça em sua defesa, na qual apresenta as seguintes alegações: a) preliminar de prescrição; b) impossibilidade de convalidação; c) incompetência do autuante; d) ilegalidade da notificação de convalidação; e, e) cerceamento do direito à ampla defesa, requerendo, por fim: 1) a nulidade do auto de infração 2) seja extinto o presente processo administrativo; 3) que todas as intimações sejam feitas em nome do procurador da empresa Dr. Rubens Rogério Komniski, OAB-RJ 98.322 com endereço na Avenida Marechal Câmara, 160, sala 1701, Castelo, Rio de Janeiro -RJ CEP: 20020-080.

2.5. **Decisão de Primeira Instância - DC1 -** O setor competente após analisar os argumentos da defesa prévia, em decisão motivada, confirmou o ato infracional e aplicou multa de R$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais), como sanção administrativa, com fundamento na letra “b” da Tabela III (Infrações Imputáveis à Concessionária ou Permissionária de Serviços Aéreos – pessoa jurídica) do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, pelo descumprimento do previsto no art. 302, inciso III, alínea b da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, consideradas ausentes circunstâncias atenuantes ou agravantes. Notificação da decisão regular, conforme apontado no quadro introdutório desta peça administrativa.

2.6. **Do Recurso -** Em grau recursal, o autuado alega em ambos os processos ora analisados:

a) não poder exercer seu direito constitucional a ampla defesa e ao contraditório, levando-se em consideração o fato de que não há na Notificação de Decisão datada de 28 de março de 2014 [*sic*], qualquer informação sobre a tipificação da suposta infração, os fatos ou qualquer outra informação que possa ao menos indicar os motivos da sanção, já que a recorrente apresentou defesa prévia. Argumenta que tal conduta do órgão regulador afronta claramente a lei, tornando a infração absolutamente nula de pleno direito.

b) Pretende fundamentar com as seguintes alegações:

I - Incompetência do autuante;

II - Cerceamento da defesa;

III - Falta de motivação;

IV - Ilegalidade da Notificação de decisão;

V - Ilegalidade do valor da multa;

VI - Desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da multa;

VII - Necessidade de revogação do ato administrativo;

a) Quanto ao mérito, defende a ocorrência da prescrição e alega que "da data da suposta infração, que teria ocorrido em 19 de agosto de 2010 até o despacho de convalidação do processo, datado de 13 de fevereiro de 2014, passaram-se mais de 3 anos e cinco meses". Por fim, requer: 1) a nulidade do auto de infração 2) seja extinto o presente processo administrativo; 3) que todas as intimações sejam feitas em nome do procurador da empresa Dr. Rubens Rogério Komniski, OAB-RJ 98.322 com endereço na Avenida Marechal Câmara, 160, sala 1701, Castelo, Rio de Janeiro -RJ CEP: 20020-080.

2.7. Na 429ª Sessão de Julgamento desta ASJIN (23/03/2017), a turma recursal entendeu por bem notificar o interessado acerca da possibilidade agravamento da sanção, com a respectiva notificação para formulação de alegações, em respeito ao art. 64 da Lei 9.784/1999. Votos datados de 22/03/2017 e Certidões de Julgamento de 23/03/2017. Notificação regular via AR em 08/05/2017, com respectivo protocolo de alegações finais em 11/05/2017, pelas quais invoca os seguintes argumentos de defesa:

I - IMPOSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO - A Inteligência da Resolução 25/2008, suscitada pelo analista quanto à possibilidade de agravamento, é clara no sentido de que para se justificar a majoração do valor da sanção deva haver o dolo, a Intenção de se realizar a conduta infracional com a finalidade exclusiva de obter vantagem, ou ainda a recusa em tomar medidas de reparação dos efeitos da Infração, a destruição de bem público, o número de reclamações de passageiros, a exposição ao risco da integridade física das pessoas, ou a reincidência. Nenhuma destas circunstâncias ocorreu no caso em tela. Além disso, a empresa procurou imediatamente enquadrar-se às normas após a inspeção no sistema DCERTA. Portanto, não houve dolo na referida conduta, capaz de determinar a existência de circunstancia agravante.

II - ILEGALIDADE DA ANALISE DE PRIMEIRA INSTÂNCIA - Sugere que o parecer e decisão de primeira instância de 15 de abril de 2014 é ilegal e não tem valor jurídico algum, pois assinado por servidor incompetente para a análise. A análise, parecer e proposta de multa à empresa foram elaborados por Técnico em Regulação de Aviação Civil. Ocorre que não competiria aos Técnicos em Regulação de Aviação Civil a proposta de decisão final, de mérito, em processos administrativos, muito menos proporem multas ou estipularem os seus valores. A Lei 11.292/06, que dispõe sobre o quadro de pessoal da Anac é clara no sentido de delimitar a competência dos Técnicos em Regulação da Aviação Civil, os diferenciando, portanto, dos Especialistas em Regulação da Aviação Civil. A função de Técnico em Regulação da Aviação Civil tem sua competência de atuação delimitada pela Lei 11.292/06, cujas funções são apenas de suporte e apoio às atividades. Portanto, jamais poderia um servidor ocupando cargo de suporte e apoio técnico assumir a competência que seria atribuída aos especialistas em regulação, analisando o mérito, emitindo parecer final e propondo sanções à Recorrente. Notadamente, a lei faz tal distinção, e, portanto, cada servidor deve atuar conforme a delimitação do exercício profissional segundo dispõe a lei. Sugere que a usurpação de cargo e função pública é tratada em matéria penal quando tal exercício irregular indica vantagem indevida. Nota-se que o legislador trata o exercício de função por quem não tem legitimidade como crime, tal é a gravidade de tal conduta, demonstrando que não se pode admitir, sob qualquer hipótese, que um servidor assuma as funções de cargo para o qual não é habilitado e cuja posse e investidura não lhe foi conferido. Além disso, a Decisão, no presente processo administrativo, é assinada por um Técnico Administrativo, que como o Técnico em Regulação de Aviação Civil, não possui legitimidade para exarar qualquer decisão em processos administrativos, haja vista não possui cargo ou função pública compatível, pela lei, para tomar tal decisão.

2.8. Pugna finalmente: 1) A nulidade do auto de infração 2) Seja extinto o presente processo administrativo; 3) Que todas as intimações sejam feitas em nome do procurador da empresa Dr. Rubens Rogério Komniski, OAB-RJ 98.322 com endereço na Rua Francisco Sá 105/303 Copacabana Rio de Janeiro-RJ, CEP: 22080-010.

2.9. **É o relato. Passa-se ao voto.**

VOTO

Conheço do Recurso vez que presentes seus pressupostos de admissibilidade e tempestividade, recebendo-o em efeito suspensivo (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).

3. PRELIMINARES

3.1. **Da Regularidade Processual** - Acuso a regularidade processual no presente feito, o qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao Interessado, bem como respeitou os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa.

3.2. Igualmente foram respeitados os prazo da Lei 9.873/1999, havendo impulsão substancial do feito, com respeito tanto aos prazos intercorrentes como quinquenais, conforme se observa do quadro de individualização de condutas no cabeçalho desta análise.

3.3. Julgo, pois, o processo apto para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

3.4. Por oportuno, será aqui abordada **a alegação da defesa de ocorrência de prescrição intercorrente.**

3.5. Não prospera a alegação de que o prazo de três anos da prescrição intercorrente teria expirado. O processo não ficou paralisado por tempo superior a essa prazo de três anos em momento algum, menos ainda no período indicado pelo interessado - da data do fato até a notificação de decisão em primeira instância.

3.5.0.1. Acerca da prescrição, a Lei 9.784/99 prevê:

> *Art. 1° 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.*

3.5.0.2. Portanto, apenas incide a alegada prescrição naqueles processos paralisados por mais de três anos, sem julgamento ou despacho que o movimento ou encerre-o, e como se verá, tal não se deu neste caso.

3.5.0.3. O fato ocorreu em 19/08/2010, mas o Autos de Infração, que conforme o *caput* do art. 4º da Resolução ANAC nº 25/2008 dá início ao processo administrativo (repercutindo o art. 291, da Lei nº 7.565/86 - CBAer), foram lavrados, respectivamente em 18/03/2011 e 21/03/2011. Logo, até então não se podia falar em prescrição intercorrente, já que não havia processo. A partir de então passou a correr a contagem do prazo em desfavor da Administração. Desse modo, até **18/03/2014 e 21/03/2014**, deveria a Administração mover o processo. Houve a notificação acerca do AI em 28/04/2011 enquanto ato de efetiva movimentação do processo, pelo qual se dá inequívoca publicidade do exercício do poder de polícia da ANAC. Além disso, em **13/02/2014**, houve convalidação do auto, o que vem a ser considerado como uma movimentação substancial dos autos, o que se observa também do ato seguinte: o ofício de notificação da convalidação (fls. 12 e 19). Ademais, primeira instância prolatou decisão (julgou), dando a devida movimentação ao processo em **16/04/2014**. Não houve, assim, o transcurso do prazo de três anos no processo, sem que houvesse movimentação substancial do processo.

3.5.0.4. Destaque-se que tampouco após a decisão de primeira instância o processo ficou paralisando em prazo superior à três anos. Também, por seu turno, não há que se falar em prescrição da ação punitiva, pois o prazo legal de cinco anos não foi jamais superado no curso do processo. Aqui, cabe mencionar que o mesmo diploma legal, Lei n. 9784/99, estabelece as hipóteses de interrupção da prescrição quinquenal:

> *Lei n° 9.873/99*
>
> *Art. 2° Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei n° 11.941, de 2009)*
>
> *I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei n° 11.941, de 2009)*
>
> *II – por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;*
>
> *III – pela decisão condenatória recorrível.*
>
> *IV – por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei n° 11.941, de 2009)*

3.5.0.5. Assim, observando-se os atos processuais, constata-se houve interrupção da prescrição quinquenal com a prolatação da decisão de primeira instância, passando o prazo a encerrar-se cinco anos após a data da decisão condenatória recorrível, qual seja **16/04/2014**.

3.5.0.6. **Deste modo, tem-se que não incide no presente processo nenhuma das formas de prescrição legalmente previstas.**

4. MÉRITO E COTEJO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

4.1. Respaldado pelo art. 50, § 1º, da Lei 9.784/1999, ratifica-se e adota-se, na integralidade e como parte integrante desta análise os fundamentos regulatórios, fáticos e jurídicos esposados nas decisões de primeira instâncias (fls. 34/37 e 35/38 dos autos). A capitulação da infração é o art. 302, inciso III, alínea "b" do CBAer. Ademais, o RBHA 61, *in verbis*, determina:

> 61.10 - Comunicações radiotelefônicas e proficiência na língua inglesa requerida para o exercido de atividade na aviação civil. Os requisitos estabelecidos nesta Seção aplicam-se aos pilotos operando voos internacionais. (a) A partir de 05 de março de 2009, nenhum piloto de avião ou de helicóptero poderá operar aeronaves de marcas brasileiras sem que demonstre a habilidade em falar e compreender a língua utilizada para comunicações radiotelefônicas pelo menos ao Nível Operacional (Nível 4), conforme especificado nos requisitos de proficiência na língua inglesa contidos no Apêndice B deste regulamento.
>
> (...)
>
> (c) Apartir de 05 de março de 2010, nenhum piloto de avião ou de helicóptero poderá operar aeronaves de marcas brasileiras sem que esteja averbado em seu certificado de habilitação técnica o nível de proficiência na língua inglesa demonstrado no momento da avaliação (para os níveis 4, 5 e 6) ou uma ressalva para os níveis 3, 2 e 1: "EPL NC Al 1.2.9.4" (English Proficency Level Non Compliant with Annex 1 item 1.2.9.4). Tal ressalva será, também, averbada para os pilotos não avaliados quando da revalidação de seus certificados de habilitação técnica."

4.2. Ademais, repisa-se que a materialidade das infrações ficou comprovada documentalmente, conforme já apontado no item 1.3 desta análise.

4.3. **Isso posto, passa-se ao cotejo dos argumentos de defesa.**

4.4. **Quanto à alegação de cerceamento da ampla defesa e contraditório devido à falta de informações sobre a infração (motivação) -** O Auto de Infração é o ato que dá inicio ao processo administrativo sancionador, conforme prescreve a Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe o sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer):

> *"Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providências administrativas cabível."*

4.5. Por sua vez, a Resolução ANAC nº 25 de 25 de Abril de 2008, complementa:

> *"Art. 4º O processo administrativo terá início com a lavratura do Auto de Infração – AI."*

4.6. O auto de infração como principal documento de um processo administrativo traz embutido em si dois dispositivos primordiais para sua validade, que são a descrição do fato e seu enquadramento legal. Eles são os elementos necessários para que se informe, precisamente, o tipo infracional, permitindo, dessa forma, o exercício da ampla defesa e do contraditório.

4.7. No presente caso, os fatos estão correta e precisamente descritos, com todos os elementos necessários para a perfeita tipificação da infração. Ainda, a norma transgredida também se encontra claramente indicada, não havendo que se falar em embaraços ao exercício da ampla defesa e do contraditório. Desse modo encontra-se perfeitamente configurada a motivação do ato, uma vez que como afirma Hely Lopes Meirelles (MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro.** 29ª ed. São Paulo: Malheiros, 2004, p. 152.):

> *"denomina-se motivação a exposição ou a indicação por escrito dos fatos e dos fundamentos jurídicos do ato".*

4.8. Ademais, note-se que não apenas o interessado teve ciência do auto de infração, contendo

toda a informação necessária para que se defendesse, como compareceu ao processo apresentando defesa prévia, tendo plena liberdade de contraditar tudo que se lhe estava imputando.

4.9. Ressalte-se que assim o fez e teve sua defesa apreciada pela primeira instância. Esta em decisão prolatada, no dia 11/04/2014, rebateu ponto à ponto todos os argumentos do interessado. Mais do que isso, demonstrou, inequivocamente, a ocorrência da infração, indicando, precisamente, os fatos e os fundamentos jurídicos motivadores da aplicação da sanção.

4.10. Não há, portanto, que se falar em cerceamento de defesa ou ausência de motivação dos atos do presente processo.

4.11. Note-se que quanto à notificação de decisão limitar-se somente a informar sobre a aplicação de penalidade de multa, não se deu nada mais do que a simples observância ao prescrito no art. 22, da Instrução Normativa ANAC nº 008/2008:

> *"**No caso da aplicação das penalidades de multa**, suspensão, interdição ou apreensão a Decisão e **a Notificação da Decisão (ND) devem conter o valor da pena pecuniária** e/ou prazo de vigência da medida restritiva de direitos, conforme o caso, levando em conta as atenuantes e agravantes previstas nesta Instrução Normativa."*

4.12. Destaque-se que a Lei nº 9.874/99 tem aplicação subsidiária no presente caso:

> *Art. 69. Os processos administrativos específicos continuarão a reger-se por lei própria, **aplicando-se-lhes apenas subsidiariamente os preceitos desta Lei.***

4.13. O regimento interno da ANAC repercutiu tal disposição ao prescrever:

> *Art. 30. À Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância compete:*
>
> *I - julgar, em segunda instância administrativa, os recursos às penalidades interpostas por inobservância ou descumprimento dos dispositivos legais disciplinadores da atividade de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, observadas as normas em vigor, bem como, **subsidiariamente, a Lei nº. 9.784, de 1999**, sem prejuízo dos recursos de competência da Diretoria;*

4.14. A citada INº 008/2008, por seu turno, também estabeleceu:

> *Art. 64. Aplicam-se **subsidiariamente** ao processo administrativo de que trata a presente Instrução às disposições da Lei n° 9.784, de 29 de janeiro de 1999.*

4.15. Desse modo, cumpriram-se, de forma precisa, os procedimentos legais necessários para o ato de notificação de decisão.

4.16. Ressalte-se, novamente, que a interessada teve acesso anteriormente ao auto de infração, contentor de todos os dados necessários para o exercício pleno da ampla defesa e do contraditório. Ademais, a recorrente também foi devidamente notificada da decisão de primeira instância – que, correta e devidamente motivada, determinou a aplicação de sanção - e, desde a notificação do auto de infração, teve a sua disposição os autos do processo, inclusive, para tirar cópias. Assim sendo, não prosperam as alegações de não haver motivação e de não saber o que está lhe sendo imputado. Logo, não se deu obstrução alguma ao pleno exercício de sua defesa.

4.17. Com isso, entendo plenamente rebatidas e afastadas as razões de defesa enumeradas no item 2.6, (a) e 2.6 (b), II, III e IV supra, não merecendo que prosperem.

4.18. **Da alegação de ilegalidade do valor de multa -** Em relação à alegações de que o valor da multa seria ilegal, uma vez que a Lei nº 11.182/2005, bem como a Resolução nº 110/2009, e suas alterações não autorizam a majoração dos valores das multas ou mesmo atualizar seus valores e de que a ANAC não pode legislar alterando leis e propondo atos administrativos contrários ao ordenamento jurídico em vigor, e de que o valor da multa fere os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, observe-se que a Lei 11.182/2005 – lei de criação da ANAC –, em seus arts. 5º, 8º e 11, assim disciplina:

> *Art. 5º A ANAC atuará como autoridade de aviação civil, assegurando-se-lhe, nos termos desta Lei, as prerrogativas necessárias ao exercício adequado de sua competência.*
>
> *Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:*
>
> *(...)*
>
> *X – **regular e fiscalizar os serviços aéreos**, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;*
>
> *(...)*
>
> *XXXV – **reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis**;*
>
> *(...)*
>
> *XLIV – **deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação, sobre serviços aéreos** e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive casos omissos, quando não houver orientação normativa da Advocacia-Geral da União;*
>
> *(...)*
>
> *XLVI – **editar e dar publicidade às instruções e aos regulamentos necessários à aplicação desta Lei**;*
>
> *(...)*
>
> *Art. 11. Compete à Diretoria:*
>
> *(...)*
>
> *V – **exercer o poder normativo da Agência**;*
>
> (...)
>
> (Destaques e grifos nossos).

4.19. Já o Regimento Interno da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC – Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, assim dispõe:

> *Art. 1º A Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, autarquia sob regime especial criada pela Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, e regulamentada pelo Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006 (...) tem por finalidade regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.*
>
> *Parágrafo único. No exercício de suas competências, as atividades da ANAC se estruturam nas seguintes categorias:*
>
> *(...)*
>
> *III - **Normatização: compreende as atividades que visam elaborar, atualizar e revisar as normas***

> ***de competência da ANAC**, incluindo estudo do potencial impacto regulatório da norma até a avaliação dos efeitos posteriores à sua publicação;*
>
> (...)
>
> *Art. 9º À Diretoria da ANAC compete, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência, bem como:*
>
> *(...)*
>
> *VIII - **exercer o poder normativo da Agência**;*
>
> *(...)*
>
> *XXII - **deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação** e sobre os casos omissos;*
>
> *(...).*
>
> (Destaques nossos).

4.20. A esse respeito, destaque-se que O Estado brasileiro, a partir da instituição do movimento nacional de desestatização, passou a adotar um modelo gerencial de Administração Pública, passando a adotar papel preponderante na fiscalização e regulação de atividades econômicas, ao invés de explorá-las diretamente. MENDES, Conrad Hubner, explica que sem a atribuição regulamentar as agências não poderiam ser taxadas de "reguladoras":

> "Possuindo poder normativo, então, consideraremos o ente uma agência reguladora. Esta será, portanto, não o ente que, simplesmente exerça regulação em qualquer das formas, mas, acima de tudo, o que possua competência para produzir normas gerais e abstratas que interferem diretamente na esfera de direito dos particulares." (MENDES, 2000, p. 129. MENDES, Conrado Hubner, **Reforma do Estado e Agências Reguladoras: Estabelecendo os Parâmetros de Discussão.** In: SUNDFELD, Carlos Ari (org.). Direito Administrativo Econômico, São Paulo: Malheiros Editores, 2000)

4.21. Fato é que entende a doutrina administrativa especializada, especificamente no tocante à competência regulamentar das Agências Reguladoras (e por seguinte a competência da ANAC para definir infrações), haveria uma espécie de delegação limitada, ou seja, o Poder Legislativo disporia de parcela de suas atribuições em favor das agências reguladoras, abrindo espaço para que, no limite da delegação, possam, livremente, editar normas gerais e abstratas com força de lei.

4.22. Diogo de Figueiredo Moreira Neto, elucida:

> "A terceira técnica geral de delegação vêm a ser a delegalização, oriunda do conceito do desenvolvido na doutrina francesa da *délégation de matières*, adotado na jurisprudência do Conselho de Estado em dezembro de 1907 (...) a qual, modificando postura tradicional, no sentido de que o titular de um determinado poder não tem dele disposição, mas, tão somente o exercício, passou a aceitar, como fundamento da delegação, a retirada, pelo próprio legislador, de certas matérias do domínio da lei (domaine de la loi), passando-se ao domínio do regulamento (domaine de l´ordonnance)". (MOREIRA NETO, 2003: p. 122)

4.23. Alexandre dos Santos Aragão leciona que não há inconstitucionalidade na deslegalização, que não consistiria propriamente em uma transferência de poderes legislativos, mas apenas na adoção, pelo próprio legislador, de uma política legislativa pela qual transfere a uma outra sede legislativa a regulação de determinada matéria. (ARAGÃO, 2005, p. 422-423). Sem embargo, os defensores da tese sustentam que própria Constituição Federal teria autorizado expressamente a deslegalização ao estabelecer no art. 48 que o Congresso Nacional poderia dispor de todas as matérias ali elencadas. Logo, ali presente expressa autorização para disposição da matéria, poderia o Congresso legislar, não legislar e até deslagalizar, caso assim entendido (MOREIRA NETO, 2003: p. 122).

4.24. Fato é que a competência regulamentar encontra também respaldo na jurisprudência pátria. O Tribunal de Justiça de Minas Gerais, ao proferir voto no julgamento do agravo de instrumento nº 1.0145.05.224751-0/006 (1), publicado em 30/03/2009, manifestou-se sob o caso em apreciação naquela oportunidade que:

> "Cuida-se de um poder regulamentador geral e abstrato, não tendo qualquer incidência em casos concretos, como o dos autos, a justificar sua intervenção no feito, até porque as agências reguladoras exercem uma atividade delegada pelo Poder Executivo e Legislativo. Trata-se do chamado fenômeno da deslegificação ou delegação limitada. Em outras palavras, a retirada pelo próprio legislador, de certas matérias, do domínio da lei, para atribuí-las à disciplina normativa das agências."

4.25. Indiscutível que as agências reguladoras produzem atos normativos gerais e abstratos de observância obrigatória para os particulares que exercem atividades inseridas no seu âmbito de regulação. As agência reguladoras foram idealizadas a partir da implementação do plano nacional de desestatização com a finalidade de servir de órgãos reguladores das atividades cuja exploração foi transferida ou permitida aos particulares. Assim, a noção de regulação está intimamente ligada a finalidade econômica e técnica, cabendo, destarte, a tais órgãos, a expedição, tão somente de atos com conteúdo técnico e/ou econômico necessário ao fiel desempenho de sua função.

4.26. Isso posto, entende-se que a competência normativa da ANAC também decorre na exegese sistêmica-integrativa inerente ao arcabouço do sistema normativo de aviação civil e tem respaldo na doutrina administrativa especializada, inclusive constitucional, uma vez estabelecida a figura do Estado Regulador. Desse modo, a alteração dos valores de multa pela ANAC decorrem do poder normativo à ela conferido por lei. Além disso, tanto a infração como a sanção a ela cominada já estavam previstas em lei, não se configurando nenhuma inovação legislativa por parte da ANAC.

4.27. Ainda, os valores das multas por infração à legislação aeronáutica previstos pela Resolução nº 25/2008 estão em consonância para com o ordenamento jurídico e doutrina pátria, vez que, conforme visto acima, a norma foi editada dentro das competências e poder regulamentar da Autarquia, previsto de forma cristalina em sua lei de criação. Expressamente, para o caso, o valor de multa de R$ 4.200 (quatro mil e duzentos reais) para infração do presente caso em seu Anexo III, Tabela II – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSIONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS, COD. TSH - "b") - permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular.

4.28. **Da alegação de que o valor de multa aplicado seria excessivo, irrazoável, desproporcional e de que teria caráter confiscatório -** Em reforço ao exposto no ponto anterior, afirma-se novamente que o valor de multa aplicado na decisão de primeira instância foi estabelecido seguindo-se os preceitos legais.

4.29. Dessa forma, não há que se falar em valor excessivo, irrazoabilidade ou desproporcionalidade, pelo contrário, já que em observância ao previsto no art. 295 do CBAer, que diz "*a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração*", a multa foi aplicada em seu patamar mínimo.

4.30. Para tanto, utilizou-se o critério de dosimetria estabelecido na Resolução nº 25/2008, que

determina em seu art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição do valor de multa, sendo que em seu Anexo I, assim penaliza-se a infração ao art. 302, II, alínea "b", do CBAer: "TSH - "b", permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular":

> R$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais) – valor de multa mínimo referente à infração;
>
> R$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais) – valor de multa médio referente à infração; e
>
> R$ 6.000,00 (seis mil reais) – valor de multa máximo referente à infração.

4.31. Visto que os valores de multa encontram-se legalmente previstos não há que se falar também em valor confiscatório. Os critérios de dosimetria estão, por sua vez, também legalmente previstos. As normas foram objetiva e corretamente observadas quando, em primeira instância, da estipulação do valor da multa. Não há, pois, excesso no valor de multa aplicado. Ainda, ressalte-se que se trata de processo administrativo sancionador, não se aplicando aqui, as regras de direito tributário, uma vez que as sanções pecuniárias têm o firme caráter pedagógico e disciplinador, para realizar o seu objeto, e não há o que se falar em ato confiscatório, de modo que, também neste tópico, não assiste razão à recorrente.

4.32. Ainda, faz-se importante destacar o ensino de Celso Antônio Bandeira de Mello de que a finalidade das sanções relacionadas às infrações administrativas é desestimular a prática das condutas censuradas ou constranger ao cumprimento das obrigatórias, intimidando eventuais infratores. Todas as multas administrativas devem cumprir função intimidadora e exemplar, mas existem as que se limitam a esta função, e outras que buscam também ressarcir a Administração de algum prejuízo causado (multas ressarcitórias) como também as que apresentam caráter cominatório, se renovando continuamente até a satisfação da pretensão, obrigando o administrado a uma atuação positiva (astreinte). (BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. Curso de direito administrativo. 24ª., São Paulo, Malheiros Editores, 2012, p. 864/865 e p. 879).

4.33. Daí a compreensão de que no processo administrativo sancionatório impera o livre convencimento do Fiscal-Regulador dentro da discricionariedade motivada e cotejo para com a finalidade específica a ser atingida com a eventual sanção a ser aplicada caso-a-caso. Esta finalidade, por sua vez, posta-se adstrita aos patamares firmados por norma de aplicação cogente e *erga omnes*, qual seja a tabela de valores dos Anexos da Resolução ANAC 25/2008. Dispõe o Anexo III, inciso IV, item 5, da Resolução ANAC 25, de 25/04/2008, os valores da multa à empresa aérea no tocante à facilitação do transporte aéreo, por não realizar o embarque ou desembarque dos passageiros que necessitam de assistência especial de acordo com sua ordem de prioridade.

4.34. É incoerente falar em ausência de fundamentação do *quantum* da fixação da base da sanção uma vez que o próprio fundamento para a aplicação da sanção foi a própria prática, por parte da autuada, de ato infracional previsto na legislação (devidamente constatado/apurado no caso, como bem mostram os autos). A partir disso, a dosimetria pode ser entendida como ato vinculado aos valores e patamares estabelecidos no anexo da Resolução 25/2008 e dali a Administração não pode extrapolar, vez que subjugada ao princípio constitucional da estrita legalidade. É dizer que em razão da taxatividade da norma e pelo fato de a Administração Pública pautar-se pelo princípio da legalidade, impossível que a Agência aplique atenuantes de forma arbitrária já que deve o autuado se adequar aos requisitos da norma.

4.35. Por este motivo, apresenta-se claro que os argumentos de defesa de ausência de fundamentação e arbitrariedade da dosimetria da multa não devem prosperar. Pelo contrário, há, sim, fundamento pra aplicação da multa e uma vez aferido o ato infracional, os patamares de aplicação constantes do anexo da Resolução 25/2008 (públicos e notórios, vez que integrantes de norma vigente e pública) vinculam a unidade julgadora.

4.36. Se houve a constatação da infração, este é o motivo para a aplicação da sanção. Se houve aplicação de sanção, os anexos da Resolução 25/2008 estabelecem os patamares de aplicação que não podem ser extrapolados pela unidade julgadora – e, no caso, efetivamente não houve extrapolação. Pelo contrário; aplicou-se inclusive o valor mediano. Pelo fato de isto restar bem configurado dos autos, em especial pelo entendimento supra de a dosimetria (patamares de multa) ter supedâneo normativo (Anexo da Resolução ANAC 25/2008), entendo que a alegação da defesa tocante à ausência de fundamentação da dosimetria não merece prosperar.

4.37. Com isso, entendo plenamente rebatidos e afastados os argumentos de defesa 2.6 (b), V e VI.

4.38. **Da alegação de incompetência do autuante -** O Recorrente alega a incompetência do autuante, mencionando o Regimento Interno desta ANAC. Contudo, cabe mencionar a Resolução ANAC nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, apresentando, em seus artigos 2º e 5º, a seguinte redação:

> ***Resolução ANAC nº 25/2008***
>
> *Art. 2º O agente da autoridade de aviação civil, conforme definido em normatização própria, que tiver ciência de infrações ou de indícios de sua prática é obrigado a promover a sua apuração imediata, mediante a instauração de processo administrativo, assegurado o contraditório e a ampla defesa, em atenção ao devido processo legal.*
>
> *(...)*
>
> *Art. 5º O AI será lavrado quando for constatada a prática de infração à Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer, legislação complementar e demais normas de competência da autoridade de aviação civil, sendo obrigatório o atendimento dos requisitos essenciais de validade previstos no art. 8º desta Resolução.*
>
> *(...)*
>
> *Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:*
>
> *I - identificação do autuado;*
>
> *II - descrição objetiva da infração;*
>
> *III - disposição legal ou normativa infringida;*
>
> *IV - indicação do prazo de vinte dias para a apresentação de defesa;*
>
> *V - assinatura do autuante e indicação de seu cargo ou função;*
>
> *VI - local, data e hora.*

4.39. O art. 3º desta Resolução dispões que as Juntas Recursais deliberarão sobre os processos administrativos de que trata esta Resolução, sem prejuízo dos recursos de competência da Diretoria, conforme dispuser regulamento próprio. (Redação dada pela Resolução nº 114, de 29.9.2009) c/c art. 31, II, do Regimento Interno da ANAC(aprovado pela Resolução 381/2016) c/c art. 8º, X, da Lei de Criação

da ANAC (11.182/2005).

4.40. No que diz respeito à alegação da recorrente quanto à insubsistência e nulidade do auto de infração pela incompetência do autuante, cabe dizer que os Autos de Infração ora em discussão foram lavrados por INSPAC credenciado desta Agência, sendo disposto no documento às fls. 01, a identificação de sua função como Inspetor de aviação civil - INSPAC e sua matrícula. Cabe mencionar a Portaria ANAC nº 372, de 25 de fevereiro de 2011, publicada no Boletim de Pessoal e Serviço (ANAC) BPS V.6 nº 8 em 25/02/2011 (anexo DOC-SEI.0707573), referente à designação do autuante como INSPAC.

4.41. Observa-se, ainda, que a Instrução Normativa nº 06, de 20 de março de 2008, que regula o credenciamento do Inspetor de Aviação, dispõe em seu artigo 1º a seguinte redação:

> *IN ANAC nº 06/2008*
>
> *CAPÍTULO I - DA FISCALIZAÇÃO*
>
> *Art. 1° As atividades de fiscalização da aviação civil são realizadas pelo Especialista e pelo Técnico em Regulação de Aviação Civil dentro de suas respectivas áreas de atuação.*
>
> *Parágrafo único. Enquanto não houver quantitativo suficiente de Especialistas e Técnicos em Regulação de Aviação Civil no quadro efetivo de servidores da ANAC, as atividades de fiscalização podem ser realizadas por pessoas credenciadas nos termos do art. 197 da Lei n°7.565, de 1986, mediante a realização de teste de capacitação.*

4.42. Também cumpre mencionar o inciso III do §2º do artigo 1º da Lei nº. 9.784/99, na medida em que, o fiscal de aviação civil, ao exercer a sua atividade fiscalizatória, representa a autoridade de aviação civil naquele momento, com o poder de decisão, sim, de aplicar ou não as providências administrativas previstas, em conformidade com a lei, a norma e a situação fática.

4.43. Assim, afasta-se a alegação do Interessado quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25/2008, na medida em que restou comprovado que o inspetor de aviação civil, que lavrou o referido auto de infração (fls.01), possui a sua competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

4.44. Ademais, não merece prosperar os argumentos do Recorrente quanto a incompetência dos servidores JOSÉ WILSON NASCIMENTO (SIAPE 1580671) e DELVECCLIO MARQUES TRIVELTO (SIAPE 1822982) para proferir a Decisão Recorrida datada de 16/04/2014, tendo em vista que estas Autoridades Administrativas estavam, ao tempo da prática do ato, investidos de poderes decisórios delegados pelo Superintende de Padrões Operacionais na PORTARIA ANAC Nº 738/SPO de 27 de março de 2004, publicada no BPS nº 13 de 28/032014 (anexo DOC-SEI.0698923), que assim dispõe:

> ***O SUPERINTENDENTE DE PADRÕES OPERACIONAIS****, no uso das atribuições que lhe conferem, respectivamente, o inciso XI do art. 43, e Parágrafo único do art. 44 da Resolução nº 110, de 15 de setembro de 2009, e alterações posteriores,* ***RESOLVE:***
>
> ***Art. 1º Delegar competência aos servidores*** *desta Superintendência, abaixo listados,* ***para proferir decisão em primeira instância e demais procedimentos referentes aos processos administrativos iniciados a partir da lavratura de autos de infração,*** *estritamente relacionados às matérias de competência da Superintendência de Padrões Operacionais.*
>
> *I - STELLA SILVIA DIAS, matrícula SIAPE nº 1763798;*
>
> *II - LEONARDO FLORÊNCIO PEREIRA, matrícula SIAPE nº 1497384;*
>
> ***III - DELVECCLIO MARQUES TRIVELATO, matrícula SIAPE nº 1822982****;*
>
> *IV - REGINA CELIA MOURA SILVA DA COSTA, matrícula SIAPE nº 0209956;*
>
> *V - LEONARDO BARBOSA DOS SANTOS, matrícula SIAPE nº 1585196;*
>
> *VI - RAFAEL DE ALMEIDA RAMOS, matrícula SIAPE nº 1621131; e*
>
> ***VII - JOSE WILSON DO NASCIMENTO, matrícula SIAPE nº 1580671****.*
>
> ***Art. 2º Ficam convalidados os atos praticados entre 23 de janeiro de 2014 e a data de publicação desta portaria***
>
> *Art. 3º Esta Portaria entra em vigor a partir da data de sua publicação..*
>
> *Art.4º Fica revogada a Portaria Nº 646, de 20 de março de 2014, publicada no Boletim de Pessoal e Serviço BPS V.9 Nº 12, de 21 de março de 2014.*
>
> *WAGNER WILLIAM DE SOUZA MORAES:*

4.45. Assim, estando regularmente investidos nas funções de decisores, inclusive com respaldo normativo de delegação de competência, não há que se falar em usurpação ou desvio de conduta conforme sugerido pela Interessada, vez que respeitada a regra hierárquica da ciência autorizativa de delegação por parte da autoridade máxima do setor. É dizer, os atos não foram praticados para obtenção de vantagens ou deturpação da cadeia decisória, mas, sim, em respeito de normativo público baixado pela autoridade competente no intuito de racionalizar as atividades setoriais. A atuação, nestes casos, nada mais é do que o cumprimento de norma administrativa previamente posta.

4.46. Com isso, rechaço os argumentos de incompetência do autuante e extrapolação de competências, do mesmo modo que assevero não haver que se falar em necessidade de revogação do ato administrativos, concluídas, assim, as razões de defesa 2.6 (b) I e VII e 2.7, II.

4.47. Por fim, no tocante ao argumento de **Impossibilidade de Agravamento da Sanção** apresentado pela recorrente em sede de alegações finais, destaca-se o seguinte; A análise que vislumbre a possibilidade de agravamento com fulcro na aplicação, ou não, das circunstâncias atenuantes dispostas no §1º, incisos I e II, e das circunstâncias agravantes dispostas no §2º, incisos II, III, IV e V do já citado art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008, deve estar embasada em fatos e elementos já dispostos na instrução processual. Isto é, devem constar dos autos particularidades, situações estreitamente relacionadas à conduta imputada ao regulado, diretamente resultantes do comportamento deste e não de simples abstrações ou fatores sobre os quais o regulado não tenha qualquer domínio. Em não havendo elemento claro nos autos ou fundamentação expressa, corre-se o risco de trazer elementos ao processo que não condizem com a realidade fiscalizatória. Deste modo, em que pese a notificação a respeito da possibilidade de agravamento feita ao interessado, apresentados os respectivos argumentos defensivos e cotejada a instrução dos autos, de se crer, especificamente neste caso, que carece a instrução processual de elementos para efetivação do agravamento suscitado. Com isso, entendo que deva ser mantida a dosimetria aplicada em sede de primeira instância, qual seja, o patamar médio previsto no Anexo da Resolução ANAC 25/2008.

5. DOSIMETRIA DA SANÇÃO

5.1. Verificada a regularidade da ação fiscal e configuradas as práticas infracionais, há que se averiguar a propriedade dos valores das multas aplicadas como sanção administrativa. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução nº 25/2008, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da Agência Nacional de

Aviação Civil determina em seu art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

5.2. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Tabela de Infrações do Anexo II, da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, relativa à conduta descrita neste processo, é aquela reproduzida no item 4.30 acima.

5.3. **ATENUANTES** - Não se vislumbra a possibilidade de aplicação de qualquer condição atenuante dentre aquelas dispostas nos incisos do §1º do artigo 22 da Resolução nº 25/08, pois, como dito anteriormente (SEI nº 0508162), conforme consulta diligenciada ao SIGEC – Sistema Integrado de Gestão de Créditos da ANAC, que se faz juntar aos autos (Anexo), identifica-se que houve condenação em definitivo para infração cometida pela empresa no ano anterior à ocorrência, como por exemplo o **créditos de multa nº** 642.966.141, cujas infrações ocorreram, respectivamente, em **01/07/2010.**

5.4. **AGRAVANTES** - Por sua vez, não se verifica a pertinência da aplicação da nenhuma circunstância agravante das dispostas no § 2º, do Artigo 22 da Resolução nº. 25/08, ao caso ora em análise, conforme explano no item 4.41 supra.

5.5. Nos casos em que **não há agravantes, nem atenuantes, ou quando estas se compensem, deve ser aplicado o valor médio** da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008, qual seja, aquele originariamente imposto pela decisão de primeira instância, R$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais).

6. VOTO

6.1. Pelo exposto, vota-se por conhecer do recurso e no mérito:

NUP	Tripulante	Auto de Infração	Data da Infração	Lavratura do AI	Marcas da Aeronave	Anotação no Diário de Bordo	Voto e valor da sanção a ser aplicada em definitivo
60800.055239/2011-94	PATRICK STELLA (CANAC 942698)	00800/2011	19/08/2010	18/03/2011	PR-BAT	Folha 16, Diário de Bordo 05/PR-BAT/10	Negar Provimento, mantidos os termos da decisão de primeira instância, qual seja, multa de R$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais), pela infração de permitir operação de voo internacional por tripulante sem proficiência linguística, conforme especificação deste quadro.
60800.055301/2011-48	JOSÉ ALEXANDRE DA SILVA CANADAS (CANAC 109902)	00838/2011	19/08/2010	21/03/2011	PR-IHP	Folha 22, Diário de Bordo 10/PR-IHP/10	Negar Provimento, mantidos os termos da decisão de primeira instância, qual seja, multa de R$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais), pela infração de permitir operação de voo internacional por tripulante sem proficiência linguística, conforme especificação deste quadro.

6.2. No tocante a notificação, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: Dr. Rubens Rogério Komniski, OAB-RJ 98.322 com endereço na Rua Francisco Sá 105/303 Copacabana Rio de Janeiro - RJ, CEP: 22080-010.

6.3. É o voto.

Documento assinado eletronicamente por **BRUNO KRUCHAK BARROS**, **Cargo Comissionado Técnico - CCT IV**, em 29/05/2017, às 17:12, 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/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0708791** e o código CRC **BBEDEB22**.

CERTIDÃO

Brasília, 29 de maio de 2017.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

445ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

PROCESSO: 60800.055301/2011-48

INTERESSADO: TWO TÁXI AÉREO LTDA

Crédito de Multa (nº SIGEC): 641.608.14/0

AI/NI: 00838/2011, lavrado em 21/03/2011

Membros Julgadores ASJIN:

- Bruno Kruchak Barros - SIAPE 1629380 - Portaria ANAC nº 2026/DIRP/2016 - Presidente da Sessão Recursal (Relator)
- Marcos de Almeida Amorim - SIAPE 2346625 - Portaria nº 361/DIRP/2017
- Rodrigo Camargo Cassimiro - SIAPE 1624880 - Portaria ANAC nº 845, de 13/03/2017

Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância – ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

A ASJIN, *por unanimidade*, NEGOU PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO a multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, R$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais), nos termos do voto do Relator.

Os Membros Julgadores votaram com o Relator.

Documento assinado eletronicamente por **RODRIGO CAMARGO CASSIMIRO**, **Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 29/05/2017, às 11:36, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Marcos de Almeida Amorim**, **Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 29/05/2017, às 15:30, conforme horário oficial de Brasília,

com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **BRUNO KRUCHAK BARROS**, **Presidente de Turma**, em 29/05/2017, às 17:12, 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/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0708799** e o código CRC **57E07B1D**.