



PARECER N° 920/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00058.542570/2017-63
INTERESSADO: TÁXI AÉREO HÉRCULES LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA

I - RELATÓRIO

1. Trata-se de recurso interposto por TÁXI AÉREO HÉRCULES, em face da decisão proferida no curso do processo administrativo em epígrafe, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações - SEI desta Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 664061183.

2. O Auto de Infração nº 002967/2017 (1372153), que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 20/12/2017, capitulando a conduta do Interessado na alínea "b" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, c/c item 135.343 do RBAC 135, descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: Empregar tripulante, para operação segundo o RBAC 135, sem que este tenha completado, dentro dos 12 meses calendáricos que precedem a operação, as apropriadas fases do programa de treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que o tripulante irá executar, contrariando a seção 135.343 do RBAC 135

A empresa permitiu que o tripulante Eumar Medeiros Lopes, CANAC 136887, realizasse 26 voos comerciais antes do término do treinamento inicial completo, que foi finalizado em 22 de janeiro 2017.

Quantidades de voos	Função	Data do voo	Nº do Diário de Bordo	Folha Diário de Bordo	Linha do Diário de Bordo
1	CMT	22/08/2016	006/PRMDQ/2016	11788	01
2	CMT	22/08/2016	006/PRMDQ/2016	11788	02
3	CMT	22/08/2016	006/PRMDQ/2016	11788	03
4	CMT	22/08/2016	006/PRMDQ/2016	11788	04
5	CMT	26/08/2016	006/PRMDQ/2016	11790	01
6	CMT	26/08/2016	006/PRMDQ/2016	11790	02
7	CMT	26/08/2016	006/PRMDQ/2016	11790	03
8	CMT	28/08/2016	006/PRMDQ/2016	11792	01
9	CMT	28/08/2016	006/PRMDQ/2016	11792	02
10	CMT	28/08/2016	006/PRMDQ/2016	11792	03
11	CMT	02/11/2016	007/PRMDQ/2016	12862	01
12	CMT	02/11/2016	007/PRMDQ/2016	12862	02
13	CMT	18/11/2016	007/PRMDQ/2016	12875	01
14	CMT	18/11/2016	007/PRMDQ/2016	12875	02
15	CMT	18/11/2016	007/PRMDQ/2016	12875	03
16	CMT	18/11/2016	007/PRMDQ/2016	12875	04
17	CMT	22/11/2016	007/PRMDQ/2016	12877	01

18	CMT	22/11/2016	007/PRMDQ/2016	12877	02
19	CMT	22/11/2016	007/PRMDQ/2016	12877	03
20	CMT	24/11/2016	007/PRMDQ/2016	12879	01
21	CMT	24/11/2016	007/PRMDQ/2016	12879	02
22	CMT	29/12/2016	008/PRMDQ/2016	13252	01
23	CMT	15/01/2017	008/PRMDQ/2016	13264	01
24	CMT	15/01/2017	008/PRMDQ/2016	13264	02
25	CMT	16/01/2017	008/PRMDQ/2016	13266	01
26	CMT	16/01/2017	008/PRMDQ/2016	13266	02

Data da Ocorrência: 22/08/2016 - Nome do tripulante: Eumar Medeiros Lopes - CANAC tripulante: 136887 - Tipo de Instrução: (teórica ou prática): Teórica

Data da Ocorrência: 26/08/2016 - Nome do tripulante: Eumar Medeiros Lopes - CANAC tripulante: 136887 - Tipo de Instrução: (teórica ou prática): Teórica

Data da Ocorrência: 28/08/2016 - Nome do tripulante: Eumar Medeiros Lopes - CANAC tripulante: 136887 - Tipo de Instrução: (teórica ou prática): Teórica

Data da Ocorrência: 02/11/2016 - Nome do tripulante: Eumar Medeiros Lopes - CANAC tripulante: 136887 - Tipo de Instrução: (teórica ou prática): Teórica

Data da Ocorrência: 18/11/2016 - Nome do tripulante: Eumar Medeiros Lopes - CANAC tripulante: 136887 - Tipo de Instrução: (teórica ou prática): Teórica

Data da Ocorrência: 22/11/2016 - Nome do tripulante: Eumar Medeiros Lopes - CANAC tripulante: 136887 - Tipo de Instrução: (teórica ou prática): Teórica

Data da Ocorrência: 24/11/2016 - Nome do tripulante: Eumar Medeiros Lopes - CANAC tripulante: 136887 - Tipo de Instrução: (teórica ou prática): Teórica

Data da Ocorrência: 29/12/2016 - Nome do tripulante: Eumar Medeiros Lopes - CANAC tripulante: 136887 - Tipo de Instrução: (teórica ou prática): Teórica

Data da Ocorrência: 15/01/2017 - Nome do tripulante: Eumar Medeiros Lopes - CANAC tripulante: 136887 - Tipo de Instrução: (teórica ou prática): Teórica

Data da Ocorrência: 16/01/2017 - Nome do tripulante: Eumar Medeiros Lopes - CANAC tripulante: 136887 - Tipo de Instrução: (teórica ou prática): Teórica

3. No Relatório de Fiscalização 482 (1372248), a fiscalização registra que, durante inspeção de vigilância da base principal de operações da TÁxi Aéreo Hércules, constatou que Eumar Medeiros Lopes (CANAC 136887) realizou voos antes do término de seu treinamento inicial em 22/1/2017.

4. A fiscalização juntou aos autos:

4.1. Relatório de Vigilância da Segurança Operacional nº 25754, de 21/10/2017 (1372249);

4.2. Certificado de capacitação em Transporte Aéreo de Artigos Perigosos Categoria 10 - inicial, de Eumar Medeiros Lopes (1372250);

4.3. Certificado de Treinamento Inicial em *Corporate Resource Management* - CRM, de Eumar Medeiros Lopes (1372250);

4.4. Página 11788 do Diário de Bordo nº 006/PR-MDQ/2016, de 22/8/2016 (1372250);

4.5. Página 11790 do Diário de Bordo nº 006/PR-MDQ/2016, de 26/8/2016 (1372250);

4.6. Página 11792 do Diário de Bordo nº 006/PR-MDQ/2016, de 28/8/2016 (1372250);

4.7. Página 12862 do Diário de Bordo nº 007/PR-MDQ/2016, de 2/11/2016 (1372250);

4.8. Página 12875 do Diário de Bordo nº 007/PR-MDQ/2016, de 18/11/2016 (1372250);

4.9. Página 12877 do Diário de Bordo nº 007/PR-MDQ/2016, de 22/11/2016 (1372250);

4.10. Página 12879 do Diário de Bordo nº 007/PR-MDQ/2016, de 24/11/2016 (1372250);

4.11. Página 13252 do Diário de Bordo nº 008/PR-MDQ/2016, de 29/12/2016 (1372250);

- 4.12. Página 13263 do Diário de Bordo nº 008/PR-MDQ/2016, de 14/1/2017 (1372250);
- 4.13. Página 13264 do Diário de Bordo nº 008/PR-MDQ/2016, de 15/1/2017 (1372250); e
- 4.14. Página 13266 do Diário de Bordo nº 008/PR-MDQ/2016, de 16/1/2017 (1372250).

5. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 27/12/2017 (1438280), o Autuado protocolou defesa em 15/1/2018 (1427375), na qual alega incompetência do autuante. No mérito, argumenta que haveria divergências quanto à interpretação da legislação aeronáutica, consignadas na Nota Técnica nº 10/2016/ACPI/SPO. Narra que a empresa contratada para ministrar treinamento para o tripulante estaria sem homologação para tal no período do referido treinamento. Alega que o tripulante teria realizado treinamento CRM em 25 e 26/6/2016, porém que o *file* não teria sido devidamente atualizado.

6. O Interessado trouxe aos autos:

- 6.1. Relatório (1232060), recomendando a invalidação do treinamento de artigos perigosos realizado em 12/11/2016 pela Approach Treinamento e Consultoria à Táxi Aéreo Hércules;
- 6.2. Mensagem eletrônica de 31/10/2017, informando que a Approach Treinamento e Consultoria estaria sem homologação para oferecer aulas em 12/11/2016;
- 6.3. Contrato de prestação de serviço de instrução entre Táxi Aéreo Hércules e Approach Treinamento e Consultoria; e
- 6.4. Certificado de Treinamento Inicial em *Corporate Resource Management* - CRM, de Eumar Medeiros Lopes.

7. Em 8/5/2018, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, sem atenuantes e sem agravantes, de multa no valor de R\$ 4.200,00 (quatro mil e duzentos reais) para cada infração, totalizando R\$ 109.200,00 (cento e nove mil e duzentos reais) – 1789079 e 1793144.

8. Cientificado da decisão por meio da Notificação de Decisão - PAS 1366 (1804501) em 18/5/2018 (1908310), o Interessado protocolou recurso nesta Agência em 26/5/2018 (1858888).

9. Em suas razões, o Interessado reitera sua alegação de incompetência do autuante. Alega ilegalidade da decisão de primeira instância, por ter supostamente sido proferida por servidor incompetente para praticar tal ato e falta de motivação da decisão de primeira instância. Alega também cerceamento de defesa, pois não teria tido acesso aos documentos produzidos, ilegalidade da notificação da decisão de primeira instância e ilegalidade, desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da multa. Reitera o argumento de que haveria divergências quanto à interpretação da legislação aeronáutica, consignadas na Nota Técnica nº 10/2016/ACPI/SPO.

10. Tempestividade do recurso aferida em 31/8/2018 – Despacho ASJIN (2180532).

É o relatório.

II - PRELIMINARMENTE

Da alegação de incompetência do autuante

11. Sobre tal arguição, aponto que a Resolução ANAC nº 25, de 2008, que dispunha sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da competência da ANAC, apresentava em seus artigos 2º, 5º e 8º a seguinte redação:

Res. ANAC nº 25/08

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 - CBA, 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.

12. Não obstante, o Auto de Infração foi lavrado por Inspetor da Aviação Civil – INSPAC credenciado desta Agência, cujo nome é Luciano Predes Teixeira da Silva, especialidade OPS 1, conforme Portaria ANAC nº 2966/SPO, de 10/12/2014, publicada no Boletim de Pessoal e Serviço desta Agência - BPS V. 9 Nº 50 – 12 de dezembro de 2014, que designa o servidor como Inspetor de Aviação Civil – INSPAC, por haver concluído de forma satisfatória a Capacitação de Treinamento em Serviço - OJT.

13. Observa-se, ainda, que a Instrução Normativa nº 6, de 20/3/2008, que regulava o credenciamento do Inspetor de Aviação, dispõe em seu art. 1º a seguinte redação:

IN ANAC nº 6/08

CAPÍTULO I - DA FISCALIZAÇÃO

Art. 1º 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 nº 7.565, de 1986, mediante a realização de teste de capacitação.

14. Em adição, o inciso III do § 2º do art. 1º da Lei nº 9.784, de 1999, dispõe que o fiscal de aviação civil, ao exercer sua atividade fiscalizatória, representa a autoridade de aviação civil naquele momento, com o poder de decisão, de aplicar ou não as providências administrativas previstas, em conformidade com a lei, a norma e a situação fática.

15. Assim, afasta-se a alegação da interessada quanto à incompetência do autuante ou qualquer descumprimento do art. 8º da Resolução ANAC nº 25, de 2008, na medida em que restou comprovado que o inspetor de aviação civil, que lavrou o referido Auto de Infração (1372153), tem competência para o exercício do poder de polícia desta ANAC.

16. Cabe ainda apontar a competência e a legalidade da decisão prolatada pelo setor competente de primeira instância administrativa, na medida em que consta a delegação de competência para Maicon Medeiros Ardirson - matrícula SIAPE - 1549558 exarar decisão de primeira instância, conforme parágrafo único do art. 1º da Resolução nº 381, de 15/6/2016, e Portaria ANAC nº 706/SPO, de 25/3/2014.

17. As portarias citadas acima são públicas e estão disponíveis no endereço eletrônico da ANAC <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal>.

Da alegação de nulidade do Auto de Infração por cerceamento de defesa, ilegalidade da notificação e ausência de motivação

18. Com relação às alegações apresentadas na peça recursal relacionadas à suposta nulidade do Auto de Infração, cumpre ressaltar que não houve qualquer ilegalidade na notificação de decisão realizada pelo setor de primeira instância, o que não deve servir para a nulidade do referido ato nem mesmo para desconstituição da penalidade imposta, tendo em vista que o documento apresenta as

informações do Interessado, número do crédito de multa do processo administrativo, número do Auto de Infração e decisão proferida aplicando a penalidade de multa no valor de R\$ 109.200,00 (cento e nove mil e duzentos reais) para as infrações constatadas, cumprindo, portanto, o disposto no art. 26 da Lei nº 9.784, de 1999, p.u. do art. 15 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, e modelo de notificação apresentado na IN ANAC nº 8, de 2008.

19. Verifica-se, ainda, que tal notificação atingiu o seu objetivo, na medida em que o Interessado foi notificado da decisão proferida pelo setor de decisão de primeira instância, apresentando, inclusive, o seu tempestivo recurso.

20. Importante ainda destacar que o representante da empresa TÁXI AÉREO HÉRCULES poderia ter diligenciado nesta ANAC e ter tido ciência de inteiro teor dos processos, retirando, se necessário, as cópias do mesmo, contudo, optou por não realizar este procedimento até a apresentação da peça recursal.

21. Pelo exposto, afasta-se também as alegações de suposto cerceamento de defesa.

22. Ainda com relação aos argumentos apresentados em recurso relativos à suposta deficiência de fundamentação, cabe apontar que a decisão recorrida, ao contrário do que alega o Interessado, apresenta a devida motivação para a aplicação de sanção administrativa de multa. Portanto, não há que se falar em nulidade da decisão de primeira instância por ausência dos requisitos legais.

Da alegação de ilegalidade do valor da multa, desproporcionalidade e irrazoabilidade

23. Em grau recursal, fora alegado desproporcionalidade, irrazoabilidade e ilegalidade do valor da multa aplicada em sede de primeira instância administrativa, afirmando que o disposto no art. 299 da Lei nº 7.565, de 1986 (lei ordinária), não pode ser alterado por resolução, além de questionar a competência legal, os parâmetros e estudos para que a ANAC pudesse atualizar os valores das multas.

24. Deve-se esclarecer, contudo, que não há o que se falar em ilegalidade com a edição da Resolução ANAC nº 25, de 2008, e alterações. Com a promulgação da Lei nº 11.182, de 2005, que criou a ANAC e lhe conferiu as suas atribuições legais e o poder regulamentar no âmbito da aviação civil, a ANAC tão somente substituiu o parâmetro de multiplicação do valor de referência para um valor fixo em moeda corrente, sem agravamento da sanção ou indevida inovação na ordem jurídica. É inclusive o entendimento já pacificado na jurisprudência:

TRF-2 - AC APELAÇÃO CIVEL AC 201051015247810 (TRF-2)

Data de publicação: 11/02/2014

Ementa: ADMINISTRATIVO - EMBARGOS À EXECUÇÃO FISCAL - MULTA - COMPANHIA AÉREA - EXTRAVIO DE BAGAGEM - LEGALIDADE - RECURSO DESPROVIDO. 1 - A hipótese é de apelação interposta por TAP - TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES S.A. em face de sentença proferida pelo Juízo da 3ª Vara Federal de Execução Fiscal do Rio de Janeiro que julgou improcedentes os embargos à execução, nos termos do art. 269, do CPC, determinando o prosseguimento da execução promovida pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, com fulcro na Certidão da Dívida Ativa lastreada por auto de infração lavrado em virtude de extravio de bagagens. 2 - A multa aplicada tem como fundamento o art. 302, III, u, da Lei nº 7.565 /86, regulamentado pela Portaria nº 676/GC-05/2000, que especifica as chamadas - condições gerais de transporte - e as obrigações das companhias aéreas diante de atrasos e cancelamentos de voo. 3 - **O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565 /86), base legal para a sanção questionada, previa a imposição de multa com base em multiplicador de valor de referência (até mil vezes esse valor - art. 299). A ANAC, no uso de suas atribuições legais e do poder regulamentar que lhe foram conferidos pela Lei nº 11.182 /2005, apenas substituiu tal parâmetro por valor fixo em moeda corrente, nos termos da Resolução nº 25/2008 e respectivos anexos.** 4 - A infração se configura com o simples extravio da bagagem, independentemente da causa do extravio ou das providências adotadas para a localização e entrega da bagagem. Assim, incumbe à infratora comprovar que não ocorreu o extravio, ou eventual excludente de sua responsabilidade. 5 - Recurso desprovido. Sentença confirmada.

(grifos nossos)

25. Além disso, 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 nº 25, de 2008. Dispõe o Anexo II, Tabela III, código TSH, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, os valores da multa à empresa aérea no tocante a infração por permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular.

26. É incoerente, portanto, falar em desproporcionalidade ou falta 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 ANAC nº 25, de 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 determine o valor da sanção de forma arbitrária, já que deve o autuado se adequar aos requisitos da norma.

27. Conclui-se que não deve prosperar a argumentação de desproporcionalidade, irrazoabilidade e ilegalidade nos critérios de aplicação da multa pelo competente Decisor em Primeira Instância Administrativa, uma vez que a determinação dos valores das sanções estão estritamente vinculados ao normativo previsto na Resolução ANAC nº 25, de 2008.

Da regularidade processual

28. O Interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada (1438280), tendo apresentado defesa (1427375). Foi também regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância (1908310), apresentando o seu tempestivo recurso (1858888), conforme Despacho ASJIN (2180532).

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

III - FUNDAMENTAÇÃO

30. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "b" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei nº 7.565, de 1986, que dispõe o seguinte:

CBA

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

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

b) permitir a composição de tripulação por aeronauta sem habilitação ou que, habilitado, não esteja com a documentação regular;

31. Destaca-se que, com base na Tabela da Resolução ANAC nº 25, de 2008, para pessoa jurídica, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 2.400,00 (grau mínimo), R\$ 4.200,00 (grau médio) ou R\$ 6.000,00 (grau máximo).

32. O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 135 - RBAC 135 - Emenda 03, aprovado pela Resolução ANAC nº 304, de 2014, estabelece requisitos operacionais para operações complementares e por demanda. Ele é aplicável nos termos de seu item 135.1:

RBAC 135

Subparte A - Geral

135.1 Aplicabilidade

(a) Este regulamento estabelece regras que regem:

(1) as operações complementares ou por demanda de um solicitante ou detentor de um

Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) segundo o RBAC 119;

(2) cada pessoa empregada ou prestando serviços a um detentor de certificado na condução de operações segundo este regulamento, incluindo manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos de uma aeronave;

(...)

33. Em seu item 135.343, o RBHA 135 estabelece requisitos de treinamento inicial e periódico para tripulantes:

RBHA 135

Subparte H - Treinamento

135.343 Requisitos de treinamento inicial e periódico para tripulantes

Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como tripulante em operação segundo este regulamento, a menos que esse tripulante tenha completado, dentro dos 12 meses calendáricos que precedem essa operação, as apropriadas fases do programa de treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que a pessoa vai executar. Esta seção não se aplica a detentores de certificado que utilizam apenas aviões monomotores com motor convencional em suas operações, a menos que de outro modo estabelecido pela ANAC.

34. A norma é clara quanto à vedação de empregar como tripulante pessoa que não tenha completado o treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que vai executar. Conforme os autos, o Autuado empregou o tripulante Eumar Medeiros Lopes (136887) em 26 voos no período de 22/8/2016 a 16/1/2017 sem que o tripulante tivesse concluído o treinamento requerido. Dessa forma, o fato exposto se enquadra ao descrito no referido dispositivo.

35. Em defesa (1427375), o Interessado alega incompetência do autuante. No mérito, argumenta que haveria divergências quanto à interpretação da legislação aeronáutica, consignadas na Nota Técnica nº 10/2016/ACPI/SPO. Narra que a empresa contratada para ministrar treinamento para o tripulante estaria sem homologação para tal no período do referido treinamento. Alega que o tripulante teria realizado treinamento CRM em 25 e 26/6/2016, porém que o *file* não teria sido devidamente atualizado.

36. Em sede recursal (1858888), o Interessado reitera sua alegação de incompetência do autuante. Alega ilegalidade da decisão de primeira instância, por ter supostamente sido proferida por servidor incompetente para praticar tal ato e falta de motivação da decisão de primeira instância. Alega também cerceamento de defesa, pois não teria tido acesso aos documentos produzidos, ilegalidade da notificação da decisão de primeira instância e ilegalidade, desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da multa. Reitera o argumento de que haveria divergências quanto à interpretação da legislação aeronáutica, consignadas na Nota Técnica nº 10/2016/ACPI/SPO.

37. Quanto ao pedido de aplicação do conceito de infração continuada, observe-se. Tal instituto, presente no direito criminal, não encontra aplicabilidade nos processos administrativos sancionadores desta agência, uma vez que não se acha previsto nas normas de âmbito deste ente público.

38. A administração pública é regida pelo princípio da legalidade estrita, que prevê sua atuação totalmente adstrita às prescrições legais. Desse modo, a administração só pode agir se houver um comando legal nesse sentido. A obediência ao princípio da legalidade está consagrada no direito pátrio, encontrando-se comando expresso dela no caput do art. 37 da Constituição Federal e no caput do art. 2º da Lei nº 9.784, de 1999.

39. Já na doutrina, Alexandre Santos de Aragão bem define esse princípio: "*O princípio da legalidade administrativa significa, então, nessa acepção, que a Administração Pública, ao contrário do particular, que pode fazer tudo o que a lei não proíba, só pode fazer aquilo que a lei esteie*" (ARAGÃO, Alexandre Santos de. Curso de direito administrativo. Rio de Janeiro: Forense, 2013. p. 62).

40. Ainda, Celso Antônio Bandeira de Mello o conceitua de forma similar: "*O princípio da legalidade no Brasil significa que a Administração nada pode fazer senão o que lei determina. Ao contrário dos particulares, os quais podem fazer tudo o que a lei não proíbe, a Administração só pode fazer o que a lei antecipadamente autorize*" (MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de direito

administrativo. São Paulo: Malheiro Editores, 2009. p. 105).

41. Quanto à jurisprudência, por sua vez, observe-se o STJ, que já tratou desse princípio várias vezes, ratificando o conceito, *verbi gratia*:

ADMINISTRATIVO. SERVIDORES PÚBLICOS INATIVOS. GRATIFICAÇÃO DE ATIVIDADE TÉCNICO-ADMINISTRATIVA-GATA. DECRETO-LEI Nº 2.200/84. RECEBIMENTO INTEGRAL. AUSÊNCIA DE PREVISÃO LEGAL. ADMINISTRADOR PÚBLICO. OBEDIÊNCIA AO PRINCÍPIO DA LEGALIDADE ESTRITA. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. I - O art. 5º do Decreto-lei nº 2.200/84, fixou que "Aos funcionários já aposentados a incorporação da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa, far-se-á na razão da metade do percentual máximo atribuído à categoria funcional em que ocorreu a aposentadoria." **II - Segundo o princípio da legalidade estrita - art. 37, caput da Constituição Federal - a Administração está, em toda a sua atividade, adstrita aos ditames da lei, não podendo dar interpretação extensiva ou restritiva, se a norma assim não dispuser. A lei funciona como balizamento mínimo e máximo na atuação estatal.** O administrador só pode efetuar o pagamento de vantagem a servidor público se houver expressa previsão legal, o que não ocorreu na hipótese dos autos em relação à percepção integral da Gratificação de Atividade Técnico-Administrativa aos inativos. III - Recurso especial conhecido e desprovido. (STJ - REsp: 907523 RJ 2006/0265251-2, Relator: Ministro GILSON DIPP, Data de Julgamento: 10/05/2007, T5 - QUINTA TURMA, Data de Publicação: DJ 29/06/2007 p. 715)

(grifo nosso)

42. Dessa forma, resta clara a inaplicabilidade da infração continuada, já que esta não se encontra legalmente prevista no âmbito desta agência e a administração está limitada ao cumprimento estrito do que estiver previamente determinado ou autorizado por lei.

43. Destaque-se, ainda, que no direito criminal a aplicação do instituto do crime continuado depende de que alguns critérios, estabelecidos e elencados no dispositivo legal que prevê a incidência do instituto, art. 71 do Código Penal, sejam preenchidos. Como inexistente previsão legal para aplicação desse instituto aos processos administrativos sancionadores desta agência, também não existem critérios para sua configuração. Impossível, assim, definir o que seria continuidade infracional no âmbito das normas de aviação civil. Por isso, não é praxe deste órgão decisor de segunda instância aplicar tal instituto. Tome-se como exemplo a decisão deste órgão no processo administrativo nº 60800.018591/2010-68, originado pelo Auto de Infração nº 1552/2010 (0882277) em que se negou a aplicação do referido instituto segundo esse entendimento:

Por mais que o interessado entenda que a infração possa ter ocorrido de forma continuada, não há amparo legal no direito administrativo para tal, ou seja, não há até o presente momento normatização que estipule e defina as características de uma infração continuada na esfera administrativa. Dessa forma, vale ressaltar que não foram desrespeitados princípios constitucionais, e até o presente momento as infrações cometidas pela interessada devem ser consideradas como distintas.

44. Diante desse panorama, tem-se que, ao aplicar o indigitado instituto ao presente caso, estar-se-ia afrontando, além do princípio da legalidade, também o da isonomia, pois se daria tratamento distinto aos regulados. Este princípio possui previsão expressa na Constituição Federal de 1988, no caput do art. 5º e também em seu inciso I: "*Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: I - homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações, nos termos desta Constituição*".

45. Tal princípio encontra, dessa forma, aplicação ampla e geral, incidindo, portanto, também no direito administrativo. Constitui-se como o principal instruidor do princípio da impessoalidade, um dos princípios basilares da administração pública. Como bem afirma Antônio Bandeira de Mello, a impessoalidade funda-se no postulado da isonomia e tem desdobramentos explícitos em variados dispositivos constitucionais como o art. 37, II, que exige concurso público para ingresso em cargo ou emprego público, ou no art. 37, XXI, que exige que as licitações públicas assegurem igualdade de condições a todos os concorrentes: "*O princípio em causa não é senão o próprio princípio da igualdade ou isonomia. Está consagrado explicitamente no art. 37, caput, da constituição. Além disso, assim como todos são iguais perante a lei (art. 5º, caput), a fortiori teriam de sê-lo perante a*

Administração". (MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de direito administrativo. São Paulo: Malheiro Editores, 2009. p. 114).

46. Diante disso, e dado o princípio da legalidade que, dentre outros efeitos, impede decisões casuísticas aos regulados garantindo tratamento isonômico a todos jurisdicionados, a exemplo do que ocorreu no caso guerreado ora em sede de mandado de segurança, o entendimento aqui apresentado é reiterado no âmbito de julgamentos administrativos na ANAC:

00065.139049/2012-49 (em 08/10/2018)

Da alegação da defesa de aplicabilidade do instituto da infração continuada ao presente caso.

Quanto à alegação de “conduta continuada”, aponto que apesar da independência de princípios e finalidades do direito administrativo sancionador, reconheço a sua tangência com o Direito Penal, à primeira vista por suas feições sancionatórias, exercida pela Administração Pública no exercício de seu poder de polícia. Não obstante, no ramo do Direito Administrativo Sancionador, a atividade punitiva do Estado só poderá ocorrer embasada em lei em sentido formal, conforme, Art. 5º, II, CF/88),

“ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”.

Assim, matéria sancionadora pode sistematizar as condutas e sanções (ambas previstas em lei) de forma a expressar, para cada conduta infracional, a respectiva sanção. Tal procedimento facilita a compreensão dos particulares sobre a relação entre condutas e sanções a que estão sujeitos e, principalmente, atua na sua dosimetria. Em consequência disso, será atingido os princípios da segurança jurídica, da razoabilidade e da proporcionalidade, todas vinculadas ao devido processo legal.

Dessa forma, por falta de previsão legal, é inaplicável, já que esta não se encontra legalmente prevista no âmbito da ANAC. A administração Pública está limitada ao cumprimento estrito do que estiver previamente determinado ou autorizado na norma.

Como não existe previsão legal para aplicação desse instituto aos processos administrativos sancionadores desta agência, também não existem critérios para sua configuração, por não haver amparo legal que defina as características de uma infração continuada na esfera administrativa, é inaplicável tal instituto.

(...)

00065.026931/2013-14 (em 02/10/2018)

Sobre a alegação de bis idem e da continuidade delitiva, vez que a empresa (sua empregadora) e o copiloto também foram multados pelo mesmo fato gerador, e que a quantidade de multas a ele aplicadas (o interessado), foram pela mesma razão, e apenas em datas diferentes, explico:

Primeiramente, não há que se falar em culpabilidade exclusiva da empresa e suposta incompetência do interessado para observar a previsão legal. Esclareço que a alínea “p” do inciso II do artigo 302 do CBA é imputável também aos aeronautas (piloto, copiloto, etc.) e esses respondem pelas extrapolações de jornada, independentemente das responsabilidades do empregador, que também respondem em processo apartado, sendo também inadmissível a alegação do non bis in idem, até porque só consta um crédito de multa (atinentes a infração em tela), referente ao autuado.

Nesse diapasão, sobre a alegação do interessado quanto à continuidade do delito infracional, cabe dizer que cada operação conduzida pelo autuado, em situação irregular pelo descumprimento de qualquer regulamento, dá ensejo a infrações distintas. Assim, verifica-se que cada irregularidade constatada nos referidos (pelo autuado) autos de infração são todas autônomas passíveis, portanto, de aplicação de penalidades de forma independente, pelo fato de se referirem a operações distintas ocorridas em datas, horários e etapas de voo distintos. Ainda, cabe ressaltar que, no caso concreto, não se pretende aplicar múltiplas punições para uma mesma conduta, pois tratam-se de diferentes condutas, devendo ser analisado cada ato infracional imputado que resulta, se confirmado, na aplicação da penalidade. Dessa maneira, afasta-se também, e mais uma vez, a alegação do recorrente quanto à aplicação do princípio non bis in idem, conforme já mencionado, pois verifica-se que as irregularidades descritas nos referidos autos de infração (por ele mencionados e constantes de outros processos apartados do presente aqui tratado) não representam o mesmo fato gerador (ainda que de mesma natureza), ou seja, verifica-se que ocorreram conduções de operações distintas em situação irregular quanto aos limites de jornada de trabalho. Não se pode admitir que, como defende o autuado, diversas condutas infracionais de natureza similar, ou de mesma espécie sejam punidas em conjunto, com

uma única multa. Entender dessa forma seria admitir que aquele que já extrapolou a jornada de trabalho continuasse a fazê-lo impunemente – afinal, como consequência de tal entendimento, seria penalizado na mesma medida por incorrer nessa ilegalidade uma ou dezenas de vezes. É necessário, portanto, com vistas a preservar a efetividade da ação punitiva por parte da Administração, que um infrator seja penalizado de maneira proporcional ao número de violações por ele praticadas. Importante ressaltar que 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, não faz qualquer menção sobre tratamento de infrações permanentes ou continuadas.

60800.204262/2011-19 (decisão colegiada por unanimidade em 03/08/2017)

Quanto a alegação da defesa acerca de se considerar a hipótese de delito continuado, decorrente de uma mesma espécie de infração constatada em uma única inspeção - entende-se que, não há amparo legal ou normativo para tal, ou seja, não há até o presente momento normatização que estipule e defina as características de uma infração continuada na esfera de competência dessa Agência Reguladora.

Entende este relator que, no caso em apreço, a conduta tipificada como infração guarda em si o objetivo de estabelecer regra básica para a aviação de modo que seja preservada a segurança da operação de uma aeronave, segurança compreendida de modo amplo e abrangendo tanto vidas quanto propriedades, tanto daqueles diretamente envolvidos com a operação quanto de terceiros. Sendo assim, cada operação na qual se verifique a ocorrência fato divergente das regras de segurança estabelecidas para operação de uma aeronave deve ser entendida como uma situação de risco que pode configurar infração administrativa, devendo ser analisada e tratada individualmente.

Importante destacar que, independentemente da quantidade de ações fiscais que os originaram, cada um dos autos de infração lavrados refere-se a um fato gerador único e distinto dos demais, referente a cada uma das vezes em que, constatada uma situação técnica irregular em aeronave, o piloto não utilizou o registro oficial para fazer a devida anotações.

Permitir que a punição deixasse de ser cumulativa no presente caso poderia ocasionar a perda de seu efeito prático; o ilícito poderia resultar em vantagem que compensasse o pagamento da multa assim reduzida, descaracterizando completamente a finalidade da sanção, de reprimir a transgressão do ordenamento vigente e conformar o comportamento do regulado.

A esse respeito, Celso Antônio Bandeira de Mello ensina 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.

60800.246540/2011-13 (decisão colegiada por unanimidade em 9/3/2017)

Quanto a alegação II da defesa - presença de infração administrativa continuada, decorrente de uma mesma espécie de infração constatada em uma única inspeção - por mais que o interessado alegue a ocorrência de forma continuada, entende-se que, não há amparo legal no direito administrativo para tal, ou seja, não há até o presente momento normatização que estipule e defina as características de uma infração continuada na esfera administrativa.

O julgamento transcrito na peça recursal, embasado em precedentes jurisprudenciais do Superior Tribunal de Justiça, evidencia características que constituem o comportamento de feição continuada e que, conforme se poderá constatar adiante, vão além da unidade de ação fiscal. Entendeu o egrégio Tribunal à época que a tipificação deveria ser demonstrada em um só auto de infração quando se tratasse de infrações sequenciais que violassem o mesmo objeto de tutela jurídica, guardando afinidade pelo mesmo fundamento fático.

Entende este relator que, no caso em apreço, a conduta tipificada como infração guarda em si o objetivo de estabelecer regra básica para a aviação de modo que seja preservada a segurança da operação de uma aeronave, segurança compreendida de modo amplo e abrangendo tanto vidas quanto propriedades, tanto daqueles diretamente envolvidos com a operação quanto de terceiros. Sendo assim, cada operação de uma aeronave em situação irregular no que se refere aos certificados e licenças exigidos de seus tripulantes deve ser entendida como uma situação de risco que pode configurar infração administrativa, devendo ser analisada e tratada individualmente.

Importante destacar que, independentemente da quantidade de ações fiscais que os originaram, cada um dos autos de infração lavrados refere-se a um fato gerador autônomo e distinto dos

demais, referente a cada operação constatada como irregular. Permitir que a punição deixasse de ser cumulativa no presente caso poderia ocasionar a perda de seu efeito prático; o ilícito poderia resultar em vantagem que compensasse o pagamento da multa assim reduzida, descaracterizando completamente a finalidade da sanção, de reprimir a transgressão do ordenamento vigente. Há ainda que se considerar que cada voo com o CCF vencido imprime exposição de risco ao sistema de segurança operacional, mais um motivo que chancela a individualização da conduta.

A esse respeito, Celso Antônio Bandeira de Mello ensina 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.

47. Por mais, o Parecer 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU, aprovado pelo então Procurador-Geral em 23/10/2012, orienta:

"6.65 De não se olvidar, contudo, que, eventualmente, detendo uma pessoa o exercício de mais de uma atividade, **responsabilizando-se, assim, pelo atendimento de diversos deveres e obrigações, poderá uma mesma situação fática ensejar a caracterização de plúrimas infrações, sujeitando aquela a diversas sanções administrativas.** Exemplifica a hipótese o caso em que a concessionária de serviços aéreos, sendo também empresa de manutenção e reparação de aeronaves e de seus componentes, proceder à realização de serviço de manutenção deficiente de uma de suas aeronaves. Neste caso, a empresa responderá na qualidade de empresa de manutenção e reparação pela execução de serviço de manutenção deficiente nos termos do artigo 302, inciso IV, alínea "d", da Lei nº. 7.566/86, bem como na condição de prestadora de serviços aéreos e responsável primária pela regularidade do serviço de manutenção (item 91.403 (a) do RBHA 91, item 121.63 do RBAC 121 e item 135.413 do RBAC 135), nos termos do artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica.

(destacamos)

48. Portanto, resta demonstrada a possibilidade de responsabilização de uma pessoa por diversos deveres/obrigações advindos de uma mesma situação fática caracterizando várias infrações, sujeitando-se, portanto, a diversas sanções administrativas.

49. 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".

50. Neste sentido, a Resolução ANAC nº 25, de 2008 (vigente à época da apuração), em seu art. 10º, §§ 2º 3º, registra expressamente que mesmo diante de duas ou mais infrações num mesmo contexto probatório – e diante da apuração conjunta dos fatos, deverá a Administração considerá-las de forma individualizada, inclusive no tocante aos critérios de imposição de penalidades e dosimetria:

§ 2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas.

(...)

§ 3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas.

51. Dessa forma, não se vislumbra possibilidade de o argumento da defesa prosperar, uma vez que a norma que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da Agência, explicita a necessidade de tratativa individualizada de cada uma das condutas infracionais. Assim, configurada a hipótese, respaldada pela doutrina administrativa, de poder ser imposta mais de uma penalidade administrativa ao infrator ou responsável, quando ocorre descumprimento de um mesmo dever mais de uma vez, como é o caso, diante de permissivo normativo

que explicitamente determina a imposição, concomitante, de diferentes penalidades administrativas.

52. Logo, não há que se falar em infração continuada no presente caso, devendo, cada fato infracional, ser penalizado individualmente.

53. Com relação à Nota Técnica nº 10/2016/ACPI/SPO, de 16/6/2016 (1191523), aponta-se que esta trata da aplicação do princípio da razoabilidade para análise dos processos referentes ao descumprimento da legislação com fundamento no art. 135.63(d) do RBAC 135. O presente processo não trata de descumprimento do item 135.63(d) do RBAC 135, portanto não se entende que o exposto na referida Nota Técnica seja aplicável ao caso em tela.

54. Diante do exposto, o autuado não apresenta qualquer excludente de sua responsabilidade, cabendo destacar que o mesmo não trouxe aos autos qualquer prova de que, de fato, não descumpriu a legislação vigente.

55. Ademais, a Lei nº 9.784, de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, em seu art. 36, dispõe a redação que segue:

Lei nº 9.784/99

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

56. Por fim, as alegações do Interessado não podem servir para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

IV - DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

57. Primeiramente, cabe observar que o CBA dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração.

58. A Resolução ANAC nº 472, de 2018, que entrou em vigor em 4/12/2018, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Essa Resolução atualizou as providências administrativas sob competência da ANAC e revogou a Resolução ANAC nº 25, de 2008, e a Instrução Normativa ANAC nº 8, de 2008. Conforme entendimento sobre a dosimetria da sanção desta ASJIN e da Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC, a aplicação das sanções deve se dar de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional; no entanto, os critérios de dosimetria a serem observados são os dispostos na nova Resolução atualmente em vigor.

59. A referida Resolução, em seu art. 36, indica que sejam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o § 3º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio das tabelas anexas à Resolução.

60. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 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. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

61. Da mesma forma, entende-se que o Interessado não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no inciso II do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

62. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018 ("*a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) 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 antes da data das infrações ora analisadas. No Anexo SIGEC (3241831), ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação. Deve ser aplicada, assim, essa circunstância

atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

63. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472, de 2018.

64. Dada a presença de atenuante e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese do item TSH da tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 2008, para cada infração, totalizando R\$ 62.400,00 (sessenta e dois mil e quatrocentos reais). Cumpre ressaltar que o valor de multa previsto para este item na Resolução ANAC nº 472, de 2018, é idêntico àquele fixado na Resolução ANAC nº 25, de 2008. Assim, ainda que o valor da multa fosse calculado com base na norma vigente atualmente e não na norma vigente à época dos fatos, não haveria alteração no valor da sanção a ser aplicada.

V - CONCLUSÃO

65. Pelo exposto, sugiro **PROVER PARCIALMENTE** o recurso, **REDUZINDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor de R\$ 62.400,00 (sessenta e dois mil e quatrocentos reais).

À consideração superior.




Documento assinado eletronicamente por **Mariana Correia Mourente Miguel, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 26/07/2019, às 12:15, 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 26/07/2019, às 20:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3240696** e o código CRC **ECA23585**.

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

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: TAXI AEREO HERCULES LTDA. Nº ANAC: 30000111619
 CNPJ/CPF: 74046731000104 CADIN: Não
 Div. Ativa: Não Tipo Usuário: Integral UF: PR
 End. Sede: RUA SANTOS DUMONT, 1619 Bairro: Município: FOZ DO IGUAÇU
 CEP: 85851040

Créditos Inscritos no CADIN

Não Existem Créditos inscritos no CADIN para este Número ANAC

Receita	NºProcesso	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	626568115	60850000535200948	11/08/2011	09/01/2009	R\$ 2 800,00	31/08/2011	2 814,00	0,00		PG	0,00
2081	631481123	6080002135201003	19/03/2012	04/08/2010	R\$ 70 000,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	631499126	60800236650201169	02/03/2015	31/08/2011	R\$ 17 500,00	30/11/2015	1 289,35	1 289,35		Parcial	
						13/05/2015	1 300,00	1 300,00		Parcial	
						13/10/2015	1 289,35	1 289,35		Parcial	
						30/12/2015	1 289,35	1 289,35		Parcial	
						29/01/2016	1 289,35	1 289,35		Parcial	
						29/02/2016	1 289,35	1 289,35		Parcial	
						31/03/2016	1 289,35	1 289,35		Parcial	
						29/04/2016	1 289,35	1 289,35		Parcial	
						31/05/2016	1 289,35	1 289,35		Parcial	
						30/06/2016	1 400,36	1 400,36		Parcial	
						30/06/2016	1 680,43	1 680,43		Parcial	
						29/07/2016	1 415,32	1 415,32		Parcial	
						31/08/2016	1 429,63	1 429,63		Parcial	
						30/09/2016	1 445,36	1 445,36		Parcial	
						31/10/2016	1 459,67	1 459,67		Parcial	
						30/11/2016	1 473,21	1 300,14		PG	0,00
2081	635228126	60800231807201160	05/01/2018	31/08/2011	R\$ 40 000,00		0,00	0,00		PC	0,00
2081	638672135	60800024243201020	08/08/2016	25/08/2010	R\$ 4 000,00	31/10/2016	4 065,48	0,00		PG	0,00
2081	641513140	60800001186201191	21/05/2018	15/09/2010	R\$ 4 000,00	29/03/2019	9 245,76	0,00		PG	0,00
2081	641833143	60840027629201106	24/08/2018	06/07/2011	R\$ 4 000,00	28/02/2019	8 787,19	0,00		PG	0,00
2081	641864143	60840027630201122	21/09/2018	06/07/2011	R\$ 4 000,00	21/09/2018	4 000,00	4 000,00		PG	0,00
2081	642693140	60800001222201117	20/10/2017	15/09/2010	R\$ 21 000,00		0,00	0,00		PC	0,00
2081	643914144	60800028085201168	31/10/2014	23/06/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	644779141	60800001116201133	15/12/2017	15/09/2010	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		PC	0,00
2081	644783140	60850002641201008	24/11/2017	15/09/2010	R\$ 2 400,00		0,00	0,00		PC	0,00
2081	644787142	60800001149201183	24/11/2017	15/09/2010	R\$ 2 400,00		0,00	0,00		PC	0,00
2081	644788140	60800012530201097	15/12/2017	17/05/2010	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		PC	0,00
2081	645589151	60800024272201091	15/12/2017	25/06/2010	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		PC	0,00
2081	646647158	00065008469201284	17/08/2018	08/11/2011	R\$ 4 000,00	29/03/2019	9 245,76	0,00		PG	0,00
2081	651257157	00065008576201211	18/06/2018	08/11/2011	R\$ 4 000,00	28/02/2019	8 787,19	0,00		PG	0,00
2081	651912151	00065008585201201	31/12/2018	08/11/2011	R\$ 2 800,00	28/12/2018	2 800,00	2 800,00		PG	0,00
2081	651953159	00065150513201258	07/12/2018	17/04/2012	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		CP CD	4 961,42
2081	663591181	60800028085201168	11/05/2018	23/06/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	664061183	00058542570201763	22/06/2018	01/01/1900	R\$ 109 200,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	664064188	00058542715201726	22/06/2018		R\$ 16 800,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	665470183	00058003417201804	02/05/2019		R\$ 40 000,00		0,00	0,00		RE2	48 587,52
2081	665473188	00058003407201861	02/05/2019		R\$ 36 000,00		0,00	0,00		RE2	43 728,77
2081	665484183	00058003427201831	02/05/2019		R\$ 8 000,00		0,00	0,00		RE2	9 717,50
2081	665633181	00058.030348/2018	06/12/2018	21/08/2018	R\$ 3 500,00	06/12/2018	3 500,00	3 500,00		PG0	0,00
Total devido em 15/07/2019 (em reais):											106 995,21

Legenda do Campo Situação

- | | |
|--|--|
| AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA | PG - QUITADO |
| AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO | PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM REI |
| CA - CANCELADO | PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA |
| CAN - CANCELADO | PU - PUNIDO |
| CD - CADIN | PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA |
| CP - CRÉDITO À PROCURADORIA | PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA |
| DA - DÍVIDA ATIVA | PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA |
| DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA | RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC |
| DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA | RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC |
| DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA | RE - RECURSO |
| DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA | RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA |
| DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA | RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO |
| EF - EXECUÇÃO FISCAL | RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA |
| GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL | RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO |
| GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE | REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO |
| IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA | RS - RECURSO SUPERIOR |
| INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA | RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO |
| IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO | RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERES |
| IT3 - PUNIDO PQ RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO | RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE |
| ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR | RVT - REVISTO |
| ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO | SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDIC |
| ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR | SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDIC |
| PC - PARCELADO | |



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1056/2019

PROCESSO Nº 00058.542570/2017-63
INTERESSADO: Táxi Aéreo Hércules Ltda

Brasília, 26 de julho de 2019.

1. De acordo com a proposta de decisão (3240696), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do art. 50, §1º da Lei nº 9.784, de 1999.

2. Ressalto, ainda, que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 8, de 2008, estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Analisados todos os elementos constantes dos autos, em especial manifestações do interessado. Foi dada ampla oportunidade de manifestação no feito, respeitados prazos e dialética processual, de modo que preservados ampla defesa e contraditório inerentes ao certame.

4. Dosimetria adequada para o caso. À luz do art. 36, §6º, da Resolução 472/2018, que entrou em vigor a partir de 04/12/2018, "*para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância*".

5. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016 e com lastro **no art. 42, inciso I da Resolução ANAC nº 472, de 2018** e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381/2016, tratando-se de ser matéria de saneamento da dosimetria aplicada em primeira instância, **DECIDO:**

- **PROVER PARCIALMENTE** o recurso, **REDUZINDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 62.400,00 (sessenta e dois mil e quatrocentos reais)**, em desfavor de **TÁXI AÉREO HÉRCULES LTDA.**, por empregar Eumar Medeiros Lopes (136887) em 26 voos comerciais, no período de 22/8/2016 a 16/1/2017, sem que seu treinamento inicial estivesse completo, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "b", c/c item 135.343 do RBAC 135.

6. À Secretaria.

7. Publique-se.

8. Notifique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 26/07/2019, às 20:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3241850** e o código CRC **9C38597F**.

