

PARECER N° 706/2019/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00068.006833/2015-94
INTERESSADO: MATO GROSSO DO SUL TÁXI AÉREO LTDA.

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

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS												
NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Aeronave	Datas das Infrações-Horários	Trecho (De/Para)	Data da Lavratura do AI	Notificação do AI	Defesa Prévia	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multas aplicada em Primeira Instância	Envio do Recurso
00068.006833/2015-94	659353174	002120/2015	PT-VMF	27/06/2015-11h:07min	SBCG-SSED	20/10/2015	27/10/2015	19/11/2015	22/03/2017	31/03/2017	R\$ 4.000,00	10/04/2017
				27/06/2015-20h12min	SJIC-SBCG						R\$ 4.000,00	

Infração: Permitir operação de aeronave transportando passageiros em voo IFR sem a presença um piloto segundo em comando.

Enquadramento: Art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c 135.101 do RBAC 135.

Proponente: Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC nº 453, de 08/02/2017).

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto por **MATO GROSSO DO SUL TÁXI AÉREO LTDA.**, em face da Decisão de Primeira Instância proferida no curso do processo administrativo sancionador discriminado no quadro acima, que individualiza a materialidade infracional e retrata os marcos relevantes para o trâmite e regularidade processual.

2. Descreve o auto de infração:

Foi constatado, conforme registro em 27/06/2015 no diário de bordo e nos manifestos de carga da aeronave de marcas PT-VMF, que a empresa Mato Grosso do Sul Táxi Aéreo Ltda., permitiu que o Sr. MARCOS DAVID XAVIER (154091), operasse a aeronave em voo IFR transportando passageiros sem a presença um piloto segundo em Comando nos trechos SBCG-SSED e SJIC-SBCG, contrariando o previsto no item 135.101 do RBAC 135."

HISTÓRICO

3. **Relatório de Fiscalização - RF** - A fiscalização descreveu as circunstâncias da constatação da ocorrência e anexou a documentação comprobatória: Diário de Bordo e Manifesto de Carga da aeronave PT-VMF (fls. 03/04).

4. **Defesa Prévia** - A Interessada alega que a empresa não permite tripulação transportando passageiro em voo IFR sem a presença de um piloto segundo em comando. Foi solicitado esclarecimentos ao piloto que se defendeu dizendo que fez plano de voo visual e quando decolou o controle declarou IFR por 20 minutos, assim, o restante do voo foi VFR e novamente na final do aeroporto tornou-se IFR também por poucos minutos. Assim, entende que a medida imposta extrapola os limites onerando a empresa e impondo-lhe penalidade pela decisão do comandante em pleno voo, fato inevitável por motivo de força maior, fora do alcance da Empresa e acatado plenamente pela legislação em vigor. Requer a anulação ou revogação do AI nº 002120/2015.

5. **Decisão de Primeira Instância** - O setor competente em motivada decisão de primeira instância, afastou os argumentos de defesa prévia, confirmou ato infracional e aplicou multa, **no patamar mínimo**, no valor de **R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), para cada voo citado no Auto de Infração nº 002120/2015**, pela prática do disposto no art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c 135.101 do RBAC 135. Na ocasião, considerou a ausência de circunstâncias agravantes e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III do art. 22 da Resolução ANAC nº 25 de 25 de abril de 2008.

6. **Recurso** - Em grau recursal o interessado alega, em parte, os mesmos argumentos apresentados em defesa prévia mas acrescenta:

I - Que a decisão coube exclusivamente ao comandante visando a segurança operacional dos vôos;

II - Não cabe configuração de 02 (duas) infrações por apenas um fato, deixando transparecer um excesso de atuação, onde restou plenamente caracterizada dupla apenação;

7. Por fim, requer que seja reconsiderada a decisão ora questionada e, caso assim não seja o entendimento, seja concedido maior desconto possível sobre o valor de apenas uma infração.

PRELIMINARES

8. **Regularidade processual** - Considerando os prazos descritos no quadro acima, acusos 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 ASJIN.

FUNDAMENTAÇÃO

9. **Da materialidade infracional** - A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada à Interessada pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória

constante dos autos do processo, a inobservância pelo interessado ao disposto no art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c 135.101 do RBAC 135, *in verbis*:

CBA

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

(...)

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

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves;

RBAC 135

135.101. Piloto segundo em comando requerido em voos IFR

Nenhum detentor de certificado pode operar qualquer aeronave transportando passageiros em voo IFR, a menos que haja um piloto segundo em comando na aeronave, com qualificação IFR válida, exceto como previsto na seção 135.105.

(...)

10.

11. Das Alegações da Interessada

12. Nota-se que a Recorrente apresenta, dentre as razões do recurso administrativo, os mesmos argumentos apresentados na defesa prévia. Isto posto, respaldada pelo §1º do art. 50, da Lei 9.784/1999, reitero e adoto como minhas as razões apresentadas pelo setor competente em decisão de primeira instância, tornando-as parte integrante deste arrazoado.

13. No que tange à alegação de que a responsabilidade era exclusivamente do comandante, cabe esclarecer que para o fato constatado pela fiscalização - permitir operação de aeronave transportando passageiros em voo IFR sem a presença um piloto segundo em comando - a atuação se dá para o concessionário ou permissionário (autorizatório) de serviços aéreos.

14. No caso em tela, a fiscalização imputa infração à pessoa jurídica autorizatória de serviço aéreo, sendo, portanto, possível identificar, *claramente*, o autor da infração, ou seja, a empresa **MATO GROSSO DO SUL TÁXI AÉREO LTDA.**

15. Sendo assim, quanto à norma infringida, entende-se ser o inciso III do art. 302 do CBA o mais adequado ao ato infracional imputado à empresa autuada, visto tratar-se de pessoa jurídica autorizatória de serviço aéreo. Importante salientar que as empresas de transporte aéreo não-regular (táxi aéreo) se enquadram dentre aquelas dispostas no inciso III, pois, apesar de serem consideradas *permissionárias* pelo CBA, não se deve realizar uma interpretação restritiva, sob pena de inviabilizar a fiscalização de tais empresas.

16. Esta questão já foi, inclusive abordada no Parecer nº 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU da Procuradoria Federal junto à ANAC, nos seguintes termos:

2.30 No que tange aos sujeitos previstos no inciso III do artigo 302 da Lei 7.565/86, ou seja, "concessionária ou permissionária de serviços aéreos), imperioso se faz destacar, primeiramente, a impropriedade técnica do texto legal, consistente na utilização do termo "permissionária". Os artigos 175, parágrafo 1º, e 180, estabelecem que a prestação de serviços aéreos públicos depende de prévia concessão ou autorização. O artigo 178 do Código Brasileiro de Aeronáutica, a seu turno, estabelece não necessitarem de autorização os proprietários e operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, para a realização de suas atividades aéreas. Desta forma, a outorga de serviços aéreos apenas se dá na hipótese de serviços aéreos públicos e por meio de concessão ou autorização, podendo outorgados, portanto, figurarem tão-somente como concessionários ou autorizatórios de serviços aéreos.

2.31 Destarte, o inciso III do artigo 302 da Lei nº 7.565/86 deve, em verdade, ser lido como referente às "infrações imputáveis à concessionária ou autorizatória de serviços aéreos"...

(sem grifo no original)

17. Dessa forma, afasto as razões da defesa quanto a esse quesito.

18. Quanto à alegação de que houve dupla apenação para o mesmo fato, esclarece-se que não foi aplicada dupla punição pelo mesmo fato, mas sim uma punição para cada ocorrência, de forma individualizada, conforme descrito pela fiscalização:

Data - Horário	Trecho	Piloto - CANAC
27/06/2015 - 11h07min	SBCG/SSED	MARCOS DAVID XAVIER - 154091
27/06/2015 - 20h12min	SJIC/SBCG	MARCOS DAVID XAVIER - 154091

19. Neste ponto, é importante registrar o que estava previsto no art. 10 da Resolução nº 25/2008, em vigor à época dos fatos, *in verbis*:

Art. 10. Constatada, pelo agente da autoridade de aviação civil, a existência de indícios da prática de infração, será lavrado Auto de Infração e instaurado processo administrativo. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 1º Havendo indícios da prática de uma única infração referente ao transporte aéreo público regular, da qual resulte a apresentação de reclamação por mais de um passageiro com reserva confirmada para o voo, será lavrado o Auto de Infração e instaurado o respectivo processo administrativo, sendo este instruído com todas as reclamações apresentadas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 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. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 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. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

(grifos nossos)

20. Verifica-se que o § 2º do art. 10 da Resolução nº 25/2008 previa que, 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, deveria-se promover a lavratura de 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. Da análise das informações dispostas no campo "DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO" do Auto de Infração, nota-se que as irregularidades não foram devidamente individualizadas no documento, porém, ressaltou-se que a aeronave PT-VMF foi operada em dois voos IFR, nos trechos - SBCG/SSED e SJIC/SBCG, transportando passageiros sem a presença de um piloto segundo em comando.

21. No entanto, a decisão de primeira instância (SEI 0451096 e 0533589) aplicou de forma correta duas penalidades, detalhando de forma objetiva quais foram os atos infracionais praticados pela

autuada, garantindo os direitos constitucionais do contraditório e da ampla defesa do administrado

22. Isso posto, conclui-se que as alegações do interessado não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Restam configuradas as infrações apontadas pelo AI.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

23. Verificada a regularidade da ação fiscal, há que se averiguar a necessidade de correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. Embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e IN ANAC nº 08 de 2008, seu artigo 82 estabelece que suas disposições não prejudicam atos já praticados e aplicam-se as normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que diz respeito às sanções aplicáveis.

24. Destaca-se que com base na letra "e" da Tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, o valor da multa poderá ser imputado em R\$ 4.000,00 (patamar mínimo), R\$ 7.000,00 (patamar intermediário) ou R\$ 10.000,00 (patamar máximo).

Das Circunstâncias Atenuantes

26. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 - reconhecimento da prática da infração - primeiramente cabe esclarecer que a explanação do contexto fático que deu razão à prática infracional não impossibilita a concessão da atenuante, contanto que a justificativa (i) não busque afastar a responsabilidade pelo cometimento do ato infracional e (ii) nem apresente argumentos contraditórios para com o reconhecimento da prática da infração caracterizando, assim, preclusão lógica processual.

27. Pois bem, *in casu*, a Interessada apresenta argumentos de excludente de responsabilidade em sua peça recursal quando afirma que "*a decisão coube exclusivamente ao comandante que anteviu o cumprimento o missão para a qual foi escalado com total segurança, desde a meteorológica, condições da aeronave e outras.*" Tal alegação caracteriza defesa de mérito o que inviabiliza a aplicação da atenuante requerida.

28. Defender-se da prática do ato buscando imputar a outrem a responsabilidade de seu cumprimento, gestão, e/ou controle, entendo, é diametralmente oposto ao reconhecimento da prática infracional e vai contra o brocardo "*nemo potest venire contra factum proprium*" (ninguém pode comportar-se contrariamente aos seus próprios atos). Em termos lógicos, quem reconhece a prática de um ato não tenta imputar a outro sujeito a responsabilidade pela prática daquele fato. Trata-se, em verdade, de consolidação de preclusão lógica, amplamente conceituada pela doutrina como "*prática de outro ato incompatível com aquele que se poderia praticar*".

29. Nas lições de Ovídio Baptista, preclusão lógica trata-se da "*impossibilidade em que se encontra a parte de praticar determinado ato ou postular certa providência judicial em razão da incompatibilidade existente entre aquilo que agora a parte pretende e sua própria conduta processual anterior*". (SILVA, Ovídio Baptista da. *Curso de Processo civil*. 5 ed. São Paulo.: RT, 2000, V.1, p. 209).

30. No tocante ao assunto, Fredie Didier ressalta que a preclusão lógica está intimamente ligada à vedação ao *venire contra factum proprium* (regra que proíbe o comportamento contraditório), inerente a cláusula geral de proteção da boa-fé. Segundo ele, considera-se ilícito o comportamento contraditório, por ofender o princípio da boa-fé processual. (DIDIER JUNIOR, Fredie. *Curso de Direito Processual Civil. Introdução ao Direito Processual Civil e Processo de Conhecimento*. Vol. 1. 14ª ed. Ed. JusPodivm, 2012, p. 308)

31. Assim, entendo que não se aplica esta circunstância atenuante.

32. Da mesma forma, entende-se que a interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para evitar ou 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. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

33. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano - é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada em definitivo ao ente regulado no período de um ano, encerrado em 27/06/2015 – que é a data das infrações ora analisadas.

34. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise (SEI) ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada ao autuado nessa situação. Assim, deve ser considerada essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção.

Das Circunstâncias Agravantes

36. Quanto à existência de circunstâncias agravantes, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure as hipóteses previstas no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

37. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Por tudo o exposto, dada a existência de circunstância atenuante e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, entendo que deva ser mantida a sanção aplicada pela primeira instância administrativa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), para cada uma das 02 (duas) condutas, que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese da letra "e" da Tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008.

CONCLUSÃO

38. Ante o exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), para cada uma das 02 (duas) condutas conforme individualização abaixo**, em desfavor da **MATO GROSSO DO SUL TÁXI AÉREO LTDA.** por permitir operação de aeronave transportando passageiros em voo IFR sem a presença um piloto segundo em comando, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "e", da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Aeronave	Datas das Infrações- Horários	Trecho (De/Para)	Multas aplicada em Segunda Instância
00068.006833/2015-94	659353174	002120/2015	PT-VMF	27/06/2015-11h:07min	SBCG-SSED	R\$ 4.000,00
				27/06/2015-20h12min	SJC-SBCG	R\$ 4.000,00

39. Note-se que no presente processo administrativo, por economia e celeridade processual, foram analisadas 2 (duas) condutas distintas, das quais se originou a aplicação de multa de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), **para cada uma das infrações**, resultando num valor total de multa de R\$ 8.000,00

(oito mil reais). Ocorre que foi lançado no Sistema de Gestão de Créditos da ANAC (SIGEC) apenas um crédito de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

40. Nesse sentido, dada a natureza da presente decisão, necessário ajustar o valor do crédito de multa nº 659353174.

41. Submete-se ao crivo do decisor.

42. É o Parecer e Proposta de Decisão.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 06/06/2019, às 16:35, 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 **3096779** e o código CRC **E56FEA47**.

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 854/2019

PROCESSO Nº 00068.006833/2015-94

INTERESSADO: MATO GROSSO DO SUL TÁXI AÉREO LTDA.

1. Recurso conhecido e recebido em seus efeitos suspensivos (art. 16 da Res. ANAC 25/2008).
2. 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.
3. De acordo com a proposta de decisão (SEI 3096779), ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.
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, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), para cada uma das 02 (duas) condutas conforme individualização abaixo**, em desfavor da **MATO GROSSO DO SUL TÁXI AÉREO LTDA**, por permitir operação de aeronave transportando passageiros em voo IFR sem a presença um piloto segundo em comando, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "e", da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Aeronave	Datas das Infrações-Horários	Trecho (De/Para)	Multas aplicada em Segunda Instância
00068.006833/2015-94	659353174	002120/2015	PT-VMF	27/06/2015-11h:07min	SBCG-SSED	R\$ 4.000,00
				27/06/2015-20h12min	SJIC-SBCG	R\$ 4.000,00

6. Note-se que no presente processo administrativo, por economia e celeridade processual, foram analisadas 2 (duas) condutas distintas, das quais se originou a aplicação de multa de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), para cada uma das infrações, resultando num valor total de multa de **R\$ 8.000,00 (oito mil reais)**. Ocorre que foi lançado no Sistema de Gestão de Créditos da ANAC (SIGEC) apenas um crédito de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).
7. **Nesse sentido, dada a natureza da presente decisão, necessário ajustar o valor do crédito de multa nº 659353174.**
8. À Secretaria.
9. Publique-se.
10. 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 14/06/2019, às 20:42, 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 **3106877** e o código CRC **F82D11D0**.