

PARECER N° 607/2019/JULG ASJIN/ASJIN
 PROCESSO N° 00068.004925/2016-11
 INTERESSADO: PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.

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)	Datas das Infrações	Diário de Bordo n°	Folha	Trecho (De/Para)	Tripulante	Data da Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multas aplicada em Primeira Instância	Envio do Recurso
00068.004925/2016-11	661020170	004368/2016	02/12/2014	22/PPMFR/2014	19	SBSL/SBIZ	Isaac Barreto de Andrade/CANAC 146794	06/07/2016	24/08/2016	09/08/2017	23/08/2017	R\$ 2.400,00	04/09/2017
			02/12/2014	22/PPMFR/2014	19	SBIZ/ZZZZ						R\$ 2.400,00	
			03/12/2014	22/PPMFR/2014	20	ZZZZ/ZZZZ						R\$ 2.400,00	
			03/12/2014	22/PPMFR/2014	20	ZZZZ/SBIZ						R\$ 2.400,00	
			03/12/2014	22/PPMFR/2014	20	SBIZ/SBIZ						R\$ 2.400,00	
			03/12/2014	22/PPMFR/2014	20	SBIZ/SJBY						R\$ 2.400,00	
			04/12/2014	22/PPMFR/2014	21	SJBY/SBSL						R\$ 2.400,00	
			04/12/2014	22/PPMFR/2014	21	SBSL/SJBY						R\$ 2.400,00	
			04/12/2014	22/PPMFR/2014	21	SJBY/SBIZ						R\$ 2.400,00	
			04/12/2014	22/PPMFR/2014	21	SBIZ/SBMA						R\$ 2.400,00	
			05/12/2014	22/PPMFR/2014	22	SBMA/SBMA						R\$ 2.400,00	
			05/12/2014	22/PPMFR/2014	22	SBMA/SBMA/						R\$ 2.400,00	
			05/12/2014	22/PPMFR/2014	22	SBMA/SBIZ						R\$ 2.400,00	
			06/12/2014	22/PPMFR/2014	23	SBIZ/SBSL						R\$ 2.400,00	
			11/12/2014	12/PP-PIT/2014	7	SBSL/SWLW						R\$ 2.400,00	
			11/12/2014	12/PP-PIT/2014	7	SWLW/ZZZZ						R\$ 2.400,00	
			11/12/2014	12/PP-PIT/2014	7	ZZZZ/SBIZ						R\$ 2.400,00	
			11/12/2014	12/PP-PIT/2014	7	SBIZ/SBSL						R\$ 2.400,00	
			30/12/2014	22/PPMFR/2014	28	SBSL/SBSL						R\$ 2.400,00	
			30/12/2014	22/PPMFR/2014	28	SBSL/SBSL						R\$ 2.400,00	
30/12/2014	28/PT-HZP/2014	6	SBSL/SBSL	R\$ 2.400,00									
30/12/2014	28/PT-HZP/2014	6	SBSL/SBSL	R\$ 2.400,00									
31/12/2014	22/PPMFR/2014	29	SBSL/ZZZZ	R\$ 2.400,00									
31/12/2014	22/PPMFR/2014	29	ZZZZ/SBSL	R\$ 2.400,00									

Infração: Permitir que tripulante atue como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas.

Enquadramento: Art. 302, inciso III, alínea "b" da Lei n° 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c a seção 135.243 do RBAC 135.

Proponente: Thaís Toledo Alves – SIAPE 1579629 (Portaria Nomeação Membro Julgador ANAC n° 453, de 08/02/2017)

I- INTRODUÇÃO

1. Trata-se de recurso interposto por **PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.**, 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. O AI descreve que:

Foi constatado, durante a auditoria especial na Base Principal de Operações da empresa PMR, realizada no seu hangar (SBPA), entre o dia 01.06.2015 e o dia 03.06.2015, que a referida empresa permitiu que o Sr. **ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794**, detentor da licença de PCH, iniciasse sua atuação como piloto em comando, após o dia 29/05/2014, sem possuir a devida qualificação, infringindo o parágrafo 135.243 (e) (1) (2) do RBAC 135 da ANAC.

O presente auto se refere as etapas realizadas no período relativa ao mês de dezembro de 2014 (tabela com as etapas realizada no aludido período, em anexo) que o citado piloto voou sem, frise-se, estar qualificado para tanto.

3. **Relatório de Fiscalização - RF - A** fiscalização descreveu as circunstâncias da constatação da ocorrência no RF n° 78/2016/GOAG-PA/SPO:

Foi constatado, durante a auditoria especial na Base Principal de Operações da empresa PMR, realizada no seu hangar (SBPA), no período entre o dia 01.06.2015 e o dia 03.06.2015, que a referida empresa permitiu que o Sr. **ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794**, detentor da licença de PCH, iniciasse sua atuação como piloto em comando, após o dia 29/05/2014, sem possuir a devida qualificação, infringindo o parágrafo 135.243 (e) (1) (2)

do RBAC 135 da ANAC.

Melhor explicando: segundo RBAC 135 da ANAC, em seu parágrafo 135.243 (e) (1) (2), acima mencionado, para atuar como piloto em comando de uma aeronave certificada para operar com apenas um piloto, caso que abarca o helicóptero AS/H350 Esquilo, em operações por demanda nas condições VMC durante o período diurno, tipo de operação realizada pela empresa PMR Táxi Aéreo e Manutenção Aeronáutica S.A., à época - além da licença de PCH (piloto comercial de helicóptero), **é necessário o mínimo de 300 horas de tempo total como piloto.**

Além da experiência prévia citada no parágrafo anterior, um piloto para se tornar comandante em uma empresa de táxi aéreo (operação sob demanda), ou seja, regida pelo RBAC 135 da ANAC, também necessita cumprir o **programa de treinamento aprovado** para o operador, nos termos do parágrafo 135.343 do RBAC 135 da ANAC.

Vale explicitar que, no que tange ao treinamento de pilotos (helicóptero - AS/H350), nos termos do programa de treinamento e das normas acima mencionadas, o referido tripulante precisa cumprir as seguintes etapas, em sequência, frise-se, na ordem abaixo elencada:

i. Currículo de solo ("ground school da aeronave"), à luz do programa aprovado para a referida empresa (fls. 2/26 do PTO da PMR), em anexo, que consta as disciplinas abaixo elencadas:

- a. doutrinação básico;
- b. emergências gerais;
- c. artigos perigosos;
- d. currículo de solo;

ii. Currículo de voo (treinamento de voo na aeronave) que, segundo o PTO aprovado, é de 3 horas de voo e 10 pousos;

iii. Cheque de equipamento ou, nos termos do PTO, voo de exame local (para obtenção ou revalidação da habilitação necessária para operar a aeronave), conforme requisito da seção 135.293 do RBAC 135;

iv. Experiência operacional em rota (requisito da seção 135.244 do RBAC 135)

v. Cheque em rota, nos termos da seção 135.299 do RBAC 135 (este somente pode ser realizado após o momento em que o piloto possui a experiência mínima necessária - 300 horas de voo - e cumprido as etapas i, ii, iii e iv citadas anteriormente, repise-se)

O piloto ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, detentor da licença de PCH (vide cópia do INFO do SACI do piloto), foi contratado pelo operador com um total de **102,5 horas de voo em helicóptero** (vide cópia da CIV, em anexo). Portanto, para que ele pudesse atuar como piloto em comando de uma aeronave que executa operações sob demanda nas condições VMC durante o período diurno, regidas pelo RBAC 135, faltavam **197,5 horas**.

Nota-se que o piloto cumpriu o currículo de solo e currículo de voo referentes a aeronave AS/H350 Esquilo, realizando o cheque de equipamento no dia 09/04/2014 (vide cópia da FAP do Cheque, em anexo, realizado pelo Inspetor Vinicius Bretas Quintão, A - 1589).

Após o cheque de equipamento, o piloto iniciou a experiência operacional em rota, onde esta etapa do treinamento teria o objetivo de permitir que o piloto atingisse, repise-se, as **300 horas** necessárias para atuar como piloto em comando, ou seja, as 197,5 horas que faltavam para completar o mínimo necessário.

Analisando as papeletas do tripulante (em anexo), verifica-se que o mesmo voou em aeronave do operador um total **92,9 horas** até a realização do cheque em rota (vide cópia da FAP do cheque em rota, realizado pelo Inspetor Max Adolfo Nardes), este realizado no dia **29/05/2014**. Portanto, na data do cheque em rota o piloto tinha **195,4 horas**, ou seja, **não atingiu o mínimo de 300 horas regulamentar para atuar como piloto em comando**.

Cabe frisar que o cheque em rota é obrigatório, nos termos do acima mencionado, para um tripulante atuar como piloto em comando e este exame de perícia, por óbvio, SOMENTE PODE ser realizado após o piloto ter atingido todos os requisitos e etapas necessárias para atuar nesta função.

Inferre-se, pelo exposto, que a empresa, ao permitir que o Sr. Isaac atuasse como piloto em comando com 195,4 horas, **NÃO** atendeu o requisito apostado no parágrafo 135.243 (e) (1) do RBAC 135, no que se refere ao número de horas para atuar como piloto em comando de uma empresa de táxi aéreo.

De outro giro, é de grande valia mencionar, a título ilustrativo, que a referida sociedade empresária foi suspensa cautelarmente com a publicação da Portaria 1.009/SPO, de 28 de abril de 2015, assim permanecendo até a presente data.

Vale, por fim, aduzir que o presente auto se refere as etapas realizadas no período relativo ao mês de dezembro de 2014 (tabela com as etapas realizada no aludido período, em anexo) que o citado piloto voou sem, frise-se, estar qualificado para tanto.

4. **Documentação comprobatória** - Cópia do Ofício 471/2015/GOAG-PA/SPO - ISAAC - entregue em mãos; Cópia de extrato da EO da PMR, em vigor, à época; Cópia de extrato do programa de treinamento da PMR, em vigor, à época; Cópia do extrato do INFO do SACI do piloto. Fonte <https://sistemas.anac.gov.br/SACI/INFO/AERONAUTA/Detail/Aeronauta.asp>. Consulta em: 05/07/2016; Cópia da CIV; Cópia da FAP do Cheque realizado pelo inspetor Vinicius Bretas Quintão, A-1589; Cópia das papeletas referente ao ISAAC; FAP do cheque em rota, realizado pelo Inspetor Max Adolfo Nardes; Cópia dos diários de bordo dos voos realizados até o dia 29/05/2014; Tabela das etapas realizadas no mês de dezembro de 2014; Diário de bordo do ISAAC referente ao mês de dezembro de 2014.

5. **Defesa Prévia** - A interessada alega:

- a) Prescrição prevista no art. 319 do CBA;
- b) Que a Administração tinha a obrigação de lavrar o auto de infração imediatamente e obter a assinatura do suposto infrator sob pena de violação ao direito ao contraditório e à ampla defesa;
- c) Que apesar de a Administração ter presunção de legitimidade, o ordenamento jurídico brasileiro não admite a cominação de sanção por mera presunção da infração;
- d) Que o Auto de Infração encontra-se eivado de vícios formais pois não cumpre o art. 8 da Resolução nº 25/2008;
- e) Que a descrição da conduta não reflete a verdade material dos fatos;
- f) Ilegitimidade passiva da recorrente pois o comandante é o responsável pela operação e segurança da aeronave;
- g) A incidência do *bis in idem* eis que os autos de infração nºs 004335/2016, 004362/2016, 004363/2016, 004364/2016, 004365/2016, 004366/2016, 004368/2016, 004369/2016 e 004372/2016, versam sobre a mesma conduta;
- h) Que precisa tomar conhecimento do teor das provas apontadas como fatores determinantes para a imposição de medida;
- i) Que o Auto de Infração contém vício material pois inexistente sua motivação e vício formal posto que não cumpre os requisitos do art. 8º da *Resolução nº 25/2008*;
- j) Por fim, requer que seja reconhecida a nulidade do auto de infração e, caso superados os fundamentos acima, deve ser considerada a pena de advertência e, sendo o caso de imputação de qualquer penalidade, seja considerada a jurisprudência consolidada referente à continuidade delitiva.

6. **Decisão de Primeira Instância** - O setor competente em motivada decisão de primeira instância, ante a ausência de defesa prévia, confirmou os atos infracionais e aplicou multa, **no patamar mínimo**, no valor de **R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), para cada um das 24 (vite e quatro) condutas, totalizando o montante de R\$ 57.600,00 (cinquenta e sete mil e seiscentos reais)**, conforme letra "b" da Tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008, em vigor à época dos fatos, pela prática do disposto no art. 302, inciso III, alínea "b" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986. Na ocasião, considerou a ausência de 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.

7. **Recurso** - Em grau recursal a Interessada reiterou os mesmos argumentos apresentados em defesa prévia e solicitou, novamente, que seja reconhecida a nulidade do auto de infração e, caso superados os fundamentos apresentados, que seja considerada a pena de advertência e, em sendo o

caso de imputação de qualquer penalidade, seja considerada a jurisprudência consolidada referente à continuidade delitiva.

II - PRELIMINARES

8. Da Análise de Eventual Incidência de Prescrição alegada em Recurso Administrativo

9. Com a entrada em vigor da Lei nº 9.873 de 23 de novembro de 1999, que estabelece prazo de prescrição para o exercício da ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, este dispositivo não vigora mais no ordenamento jurídico tendo em vista a sua revogação expressa no art. 8º, *in verbis*:

Lei nº 9.873/99

Art. 8º Ficam revogados o art. 33 da Lei nº 6.385, de 1976, com a redação dada pela Lei nº 9.457, de 1997, o art. 28 da Lei nº 8.884, de 1994, e demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.

10. Ademais, a inaplicabilidade do prazo prescricional dos artigos 317 e 319 do CBA é respaldado por jurisprudência recente, conforme se observa do decisório abaixo:

(AC 201251010306171 - AC - APELAÇÃO CIVEL - 580948 - E-DJF2R - Data:17/09/2013 - [inteiro teor](#))

DIREITO ADMINISTRATIVO. EMBARGOS À EXECUÇÃO. APELAÇÃO. MULTA. COMPANHIA AÉREA. ANAC. AUTO DE INFRAÇÃO. NULIDADE. INEXISTÊNCIA. PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO. PRINCÍPIOS DO CONTRADITÓRIO E AMPLA DEFESA RESPEITADOS. **PRESCRIÇÃO. INOCORRÊNCIA.** 1. A sentença, acertadamente, rejeitou os embargos à execução em que a massa falida da empresa aérea executada objetivava a desconstituição da CDA oriunda de multa da ANAC, forte na incoerência da **prescrição**, que somente começaria a correr do término do processo administrativo, e na legitimidade do título executivo, cujos acréscimos amparam-se na legislação pertinente. **2. Não prescreve mais em dois anos a cobrança de infrações administrativas reguladas pelos arts. 317 e 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica, pois a Lei nº 9.873/99, que regulamenta a ação punitiva da Administração Pública Federal, aumentou o prazo para cinco anos, revogando as disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.** Aplicação dos arts. 1º e 8º da lei superveniente. 3. A 1ª Seção do STJ, em sede de recurso repetitivo, no REsp. nº 1.112.577/SP, consagrou entendimento de que a contagem da **prescrição** somente se inicia após o término do processo administrativo, com o inadimplemento do devedor. 4. Não comprovadas as alegações de afronta aos princípios do contraditório e da ampla defesa e tampouco a existência de vícios insanáveis no auto de infração e no procedimento administrativo, devem ser rejeitados os embargos à execução fiscal. 5. Apelação desprovida.

[destacamos]

11. Dito isso, resta averiguar se o processo ficou paralisado sem marcos interruptivos capazes de interromper a prescrição da pretensão punitiva da Administração, em consonância com os artigos 1º e 2º da Lei nº 9.873/99:

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

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

Art. 2º. Interrompe-se a prescrição da ação punitiva:

I - pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital;

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.

(Grifou-se)

12. Após o cometimento das infrações nos dias **2, 3, 4, 5, 6, 11, 30, 31** do mês de dezembro de 2014 e antes da notificação da decisão recorrível em **23/08/2017**, que é o próximo marco que teria o condão de interromper o prazo prescricional, é possível identificar os seguintes atos administrativos:

- Lavratura do Auto de Infração em **06/07/2016** (fl. 01) - interrompe a quinquenal;
- Notificação Regular - via AR - acerca do Auto de Infração em **24/08/2016** (fl. 58) - interrompe a quinquenal;
- Decisão Condenatória Recorrível em **09/08/2017** (SEI 0945043) - interrompe a quinquenal;

13. Todos os atos administrativos supracitados impulsionaram o processo e tem o condão de interromper o prazo prescricional, por serem atos processuais substanciais e imprescindíveis para que o processo seja levado adiante e com base legal no art. 2º da Lei 9.873/99. Assim, não é possível identificar em nenhum momento o processo parado sem a incidência de marcos interruptivos por mais de 5 anos conforme previsão do caput do art. 1º da Lei 9.873/99, e nem mesmo sem movimentação por mais de 3 anos pendente de julgamento ou despacho, conforme a previsão legal do §1º art. 1º também da lei 9.873/99, que define a prescrição intercorrente.

14. Por tudo exposto, não há nenhum elemento capaz de confirmar a existência de prescrição, devendo a hipótese ser afastada.

15. Regularidade processual

16. Considerando os prazos descritos no quadro acima, 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 ASJIN.

III - FUNDAMENTAÇÃO

17. Da materialidade infracional

18. 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 farta documentação probatória constante dos autos do processo, a inobservância pelo interessado, ao disposto no art. 302, inciso III, alínea "b" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986:

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;

19. Destaca-se o disposto na seção 135.243 (e) (1) (2) do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil nº 135, que regem 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:

135.243. **Qualificações para piloto em comando**

(...)

(e) Não obstante o estabelecido nos parágrafos (b)(2) e (b)(4) desta seção:

(1) para aeronaves certificadas para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado não autorizarem a condução de nenhuma operação regular de

transporte aéreo de passageiros (incluindo ligações sistemáticas como definidas no RBAC 119), autorizando somente operações em condições VMC durante o período diurno, o **piloto em comando deve ter pelo menos 300 horas de tempo total voo como piloto**, incluindo 50 horas de tempo de voo em viagem e 10 horas de tempo de voo noturno; e

(2) para operação com helicópteros certificados para operação com um só piloto, se as especificações operativas do detentor de certificado autorizarem exclusivamente operações em condições VMC no período diurno, o piloto em comando não precisa ter qualificação IFR.

20. Destarte, com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de anteriores decisões, esta analista ora endossa os argumentos trazidos por aquele decisor em sede de primeira instância para a confirmação das práticas infracionais, bem como fundamentação e a motivação das penalidades aplicadas, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante desse arrazoado.

21. **Das Alegações da Interessada**

22. Com relação às alegações apresentadas pela Autuada em recurso, nota-se que são os mesmos argumentos apresentados na fase de defesa prévia, não acrescentando nenhum argumento ou fato novo aos autos. Com fulcro no § 1º do art. 50 da Lei 9.784/1999, que abre a possibilidade de que a motivação da decisão de recurso administrativo consista em declaração de concordância com fundamentos de decisões anteriores, esta analista ora endossa os argumentos trazidos pelo decisor em sede de primeira instância para a confirmação das práticas infracionais, bem como a fundamentação e a motivação das penalidades aplicadas, declarando concordância a fim de que passem a fazer parte integrante do presente parecer.

23. Todavia, faço acrescentar algumas considerações acerca da alegação de ocorrência de *bis in idem* ao caso em tela, eis que a Autuada alega que os autos de infração nºs 004335/2016, 004362/2016, 004363/2016, 004364/2016, 004365/2016, 004366/2016, 004368/2016, 004369/2016 e 004372/2016 supostamente versariam sobre a mesma conduta.

24. Em linhas gerais, o princípio invocado pelo recorrente prega que ninguém pode ser julgado duas vezes pelo mesmo fato delituoso, aproveitando-se do conceito aplicável ao direito penal. ANDRÉ ESTEFAM trata o princípio do *ne bis in idem* como uma vedação da dupla incriminação do réu, de modo que ninguém pode ser processado ou condenado mais de uma vez pelo mesmo fato. O referido autor refere que, na instauração de um processo por um delito idêntico a um fato anterior, há a caracterização do instituto da litispendência. [ESTEFAM, André. **Direito Penal, volume 1**. São Paulo: Editora Saraiva, 2010.]

25. Trazendo o conceito para o campo específico, direito administrativo, assim como no Penal, o *non bis in idem* se refere à proibição de que um órgão administrativo faça a aplicação de mais de uma penalidade (sanção) por um mesmo ato praticado. É dizer: um determinado órgão pertencente à Administração Pública não pode aplicar mais de uma sanção **dentro do mesmo processo administrativo, referente a um mesmo fato**.

26. Saboya complementa que o princípio do *ne bis in idem*, sobretudo, a partir do século XX, sob uma dúbia vertente: de um lado, um princípio de natureza processual, proibitivo de renovação de processos ou julgamentos **pelos mesmos fatos**; por outro lado, um princípio de direito material, segundo o qual ninguém deve ser apenado mais de uma vez pelos mesmos fatos. [SABOYA, Keity Mara Ferreira de Souza e. *Ne bis in idem*, história, teorias e perspectivas. Natal: Lumen Iuris, 2015. Sítios da internet: <http://www.stf.jus.br/portal/principal/principal.asp>].

27. Notemos, portanto, que o princípio invocado tem aderência apenas quando estamos tratando de a mesma conduta do agente (fato) estar sendo sancionada mais de uma vez. Resta, portanto, aferirmos se é caso.

28. Em que pese os AI's 004335/2016, 004362/2016, 004363/2016, 004364/2016, 004365/2016, 004366/2016, 004368/2016, 004369/2016 e 004372/2016 tenham sido lavrados para o mesmo autuado - PMR TÁXI AÉREO - e tenha sido apontada a violação de um mesmo dispositivo legal - Art. 302, inciso III, alínea "b" da Lei nº 7.565/86 c/c a seção 135.243 do RBAC 135 - **cada operação realizada em período e trecho distinto, conforme tabela abaixo, representa consequências individuais, ou seja, são condutas autônomas**.

AI	NUP	AUTUADO (AGENTE)	MÊS/ANO DA CONDUTA
004335/2016	00068.004749/2016-17	PMR TÁXI AÉREO	maio de 2014
004362/2016	00068.004755/2016-74	PMR TÁXI AÉREO	julho de 2014
004363/2016	00068.004753/2016-85	PMR TÁXI AÉREO	agosto de 2014
004364/2016	00068.004934/2016-10	PMR TÁXI AÉREO	setembro de 2014
004365/2016	00068.004930/2016-23	PMR TÁXI AÉREO	outubro de 2014
004366/2016	00068.004928/2016-54	PMR TÁXI AÉREO	agosto de 2014
004368/2016	00068.004925/2016-11 (processo em análise)	PMR TÁXI AÉREO	dezembro de 2014
004369/2016	00068.004947/2016-81	PMR TÁXI AÉREO	janeiro de 2015
004372/2016	00068.004917/2016-74	PMR TÁXI AÉREO	abril de 2015

29. Ainda a respeito da alegação, a Procuradoria Federal junto à ANAC (PF-ANAC), por meio do Parecer 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU (SEI 2612451), assim se manifestou:

2.4 Consoante se infere dos termos da norma transcrita acima, o inciso I refere-se a infrações relacionadas ao uso de aeronaves, não vinculando as condutas descritas em suas alíneas a qualquer sorte de autor. Os incisos II, III, IV e V, por sua vez, elencam os possíveis autores das condutas previstas em suas alíneas, referindo-se estas, respectivamente, a aeronautas, aeroviários ou operadores, concessionárias ou permissionárias [leia-se autorizadas, conforme explicação veiculadas nos parágrafos 2.30 e 2.31] de serviços aéreos, empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes e fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos. O inciso VI, por fim, estabelece rol residual de autores de condutas infracionais ao prever infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos incisos anteriores.

2.5 Referida norma, portanto, ao enumerar ações e omissões juridicamente relevantes para fins de apuração administrativa, **correlaciona tais condutas, com exceção das previstas no inciso I, a sujeitos determinados, vinculando-as à determinação de sua autoria**, ou seja, estabelece infrações próprias que só podem ser praticadas por certas pessoas. Dessa forma, necessários se faz identificar aqueles a que se refere o dispositivo.

(...)

2.64 No que concerne ainda a interpretação do artigo 302 da Lei nº 7.565/86, para fins de enquadramento, impõe-se destacar a necessidade de, primeiramente, se identificar a qualidade em que o agente atua no caso concreto. Havendo hipóteses em que o autor da ação réua mais de uma das condições previstas nos incisos do dispositivo em comento, **dever-se-á precisar em qual delas está agindo**. Exemplificando a questão, considere-se o caso de uma empresa prestadora de serviços aéreos, que se encontra também autorizada a realizar manutenção, manutenção preventiva, modificações e reparos previstos em suas especificações operativas nos termos do parágrafo 43.3 (f) do RBHA 43 e do parágrafo 145.1 (d) e (e) do RBHA 145. Nesta hipótese, em que a concessionária de serviços aéreos mantém oficina, atuando também como empresa de manutenção e reparação de aeronaves e de seus componentes, a apuração de eventual conduta infracional pressupõe, inicialmente, que se determine se, no caso, a ação foi executada na qualidade de concessionário de serviços aéreos ou na condição de empresa de manutenção e

reparação de aeronaves, pois, na primeira hipótese, a conduta deverá se amoldar a alguma das alíneas previstas no inciso III do artigo 302 da Lei nº 7.565/86. Já na segunda, deverá se coadunar a descrição veiculada numa das alíneas do inciso IV do aludido dispositivo legal. Destarte, para fins de correta capitulação da conduta apurada, mister se faz determinar de que qualidade se revestia o autor da ação/omissão juridicamente relevante quando da sua ocorrência.

2.65 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 em 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 7.565/86, 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 121.363 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]

30. Assim, pelo fato de se tratarem de processos e autos de infração lavrados por fatos distintos entre si, não há que se falar em *bis in idem*. É como também já se pronunciou o STF, RMS 26.131: "**Diante do contexto em análise, resta evidenciada a inocorrência de bis in idem na instauração do PAD, por ter este como objeto fatos distintos daqueles alcançados pela sanção aplicada**". [destacamos]

31. Note-se que os fatos apurados nestes autos e naqueles apontados pela recorrente são distintos entre si: voos diferentes, em datas e horários distintos. Isso dito, não prospera a argumentação de incidência de *bis in idem*.

32. Isso posto, conclui-se que as alegações do interessado não foram eficazes para afastar a aplicação das sanções administrativas. Restam configuradas as infrações apontadas pelo AI.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

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

34. 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.

35. Destaca-se que com base na letra "b" 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\$ 2.400,00 (patamar mínimo), R\$ 4.200,00 (patamar intermediário) ou R\$ 6.000,00 (patamar máximo).

Das Circunstâncias Atenuantes

37. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008 ("*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 sua incidência.

38. Da mesma forma, entende-se que a interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Registre-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, de 2008.

39. 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.

40. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC dessa Agência 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

42. 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.

43. **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\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), que é o valor mínimo previsto à época dos fatos, para cada uma das 24 (vinte e quatro) condutas praticadas, conforme letra "b" da Tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008.

CONCLUSÃO

44. Ante o exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO** as multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), para cada conduta conforme individualização abaixo**, em desfavor da **PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.**, por permitir que o tripulante Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, realizasse **24 (vinte e quatro) voos**, no mês de dezembro de 2014, sem possuir as qualificações mínimas, em desacordo com o art. 302, inciso III, alínea "b" da Lei nº 7.565/86.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Datas das Infrações	Diário de Bordo nº	Folha	Trecho (De/Para)	Tripulante	Multas aplicadas em Segunda Instância
			02/12/2014	22/PPMFR/2014	19	SBSL/SBIZ		R\$ 2.400,00
			02/12/2014	22/PPMFR/2014	19	SBIZ/ZZZZ		R\$ 2.400,00
			03/12/2014	22/PPMFR/2014	20	ZZZZ/ZZZZ		R\$ 2.400,00
			03/12/2014	22/PPMFR/2014	20	ZZZZ/SBIZ		R\$ 2.400,00
			03/12/2014	22/PPMFR/2014	20	SBIZ/SBIZ		R\$ 2.400,00
			03/12/2014	22/PPMFR/2014	20	SBIZ/SJBY		R\$ 2.400,00
			04/12/2014	22/PPMFR/2014	21	SJBY/SBSL		R\$ 2.400,00
			04/12/2014	22/PPMFR/2014	21	SBSL/SJBY		R\$ 2.400,00
			04/12/2014	22/PPMFR/2014	21	SJBY/SBIZ		R\$ 2.400,00
			04/12/2014	22/PPMFR/2014	21	SBIZ/SBMA		R\$ 2.400,00

00068.004925/2016-11	661020170	004368/2016	05/12/2014	22/PPMFR/2014	22	SBMA/SBMA	R\$ 2.400,00
			05/12/2014	22/PPMFR/2014	22	SBMA/SBMA/	R\$ 2.400,00
			05/12/2014	22/PPMFR/2014	22	SBMA/SBIZ	R\$ 2.400,00
			06/12/2014	22/PPMFR/2014	23	SBIZ/SBSL	R\$ 2.400,00
			11/12/2014	12/PP-PIT/2014	7	SBSL/SWLW	R\$ 2.400,00
			11/12/2014	12/PP-PIT/2014	7	SWLW/ZZZZ	R\$ 2.400,00
			11/12/2014	12/PP-PIT/2014	7	ZZZZ/SBIZ	R\$ 2.400,00
			11/12/2014	12/PP-PIT/2014	7	SBIZ/SBSL	R\$ 2.400,00
			30/12/2014	22/PPMFR/2014	28	SBSL/SBSL	R\$ 2.400,00
			30/12/2014	22/PPMFR/2014	28	SBSL/SBSL	R\$ 2.400,00
			30/12/2014	28/PT-HZP/2014	6	SBSL/SBSL	R\$ 2.400,00
			30/12/2014	28/PT-HZP/2014	6	SBSL/SBSL	R\$ 2.400,00
			31/12/2014	22/PPMFR/2014	29	SBSL/ZZZZ	R\$ 2.400,00
			31/12/2014	22/PPMFR/2014	29	ZZZZ/SBSL	R\$ 2.400,00

Isaac Barreto
de Andrade/CANAC
146794

45. Note-se que no presente processo administrativo, por economia e celeridade processual, foram analisadas 24 (vinte e quatro) condutas distintas, das quais se originou a aplicação de multa para cada uma delas e foi lançado apenas um crédito de multa no Sistema de Gestão de Créditos da ANAC (SIGEC) no valor de R\$ 57.600,00 (cinquenta e sete mil e seiscentos reais), que deve ser mantido dada a natureza da presente decisão.

46. É o Parecer e Proposta de Decisão.

47. Submete-se ao crivo do decisor.



Documento assinado eletronicamente por **Thais Toledo Alves, Analista Administrativo**, em 27/11/2019, às 11:46, 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 **3043940** e o código CRC **C139D689**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1513/2019

PROCESSO Nº 00068.004925/2016-11

INTERESSADO: PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.

1. Recurso conhecido e **recebido em seu efeito suspensivo** vez que apresentado na vigência do 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 3043940), 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.

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

- **NEGAR PROVIMENTO** ao Recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de **R\$ 2.400,00 (dois mil e quatrocentos reais), para cada conduta conforme individualização abaixo**, em desfavor da **PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.**, por permitir que o tripulante Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, realizasse **24 (vinte e quatro) voos**, no mês de dezembro de 2014, sem possuir as qualificações mínimas, em desacordo com o art. 302, inciso III, alínea "b" da Lei nº 7.565/86.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Datas das Infrações	Diário de Bordo nº	Folha	Trecho (De/Para)	Tripulante	Multas aplicadas em Segunda Instância
00068.004925/2016-11	661020170	004368/2016	02/12/2014	22/PPMFR/2014	19	SBSL/SBIZ	Isaac Barreto de Andrade/CANAC	R\$ 2.400,00
			02/12/2014	22/PPMFR/2014	19	SBIZ/ZZZZ		R\$ 2.400,00
			03/12/2014	22/PPMFR/2014	20	ZZZZ/ZZZZ		R\$ 2.400,00
			03/12/2014	22/PPMFR/2014	20	ZZZZ/SBIZ		R\$ 2.400,00
			03/12/2014	22/PPMFR/2014	20	SBIZ/SBIZ		R\$ 2.400,00
			03/12/2014	22/PPMFR/2014	20	SBIZ/SJBY		R\$ 2.400,00
			04/12/2014	22/PPMFR/2014	21	SJBY/SBSL		R\$ 2.400,00
			04/12/2014	22/PPMFR/2014	21	SBSL/SJBY		R\$ 2.400,00
			04/12/2014	22/PPMFR/2014	21	SJBY/SBIZ		R\$ 2.400,00
			04/12/2014	22/PPMFR/2014	21	SBIZ/SBMA		R\$ 2.400,00
			05/12/2014	22/PPMFR/2014	22	SBMA/SBMA		R\$ 2.400,00
			05/12/2014	22/PPMFR/2014	22	SBMA/SBMA/		R\$ 2.400,00

11	05/12/2014	22/PPMFR/2014	22	SBMA/SBIZ	146794	2.400,00
	06/12/2014	22/PPMFR/2014	23	SBIZ/SBSL		R\$ 2.400,00
	11/12/2014	12/PP-PIT/2014	7	SBSL/SWLW		R\$ 2.400,00
	11/12/2014	12/PP-PIT/2014	7	SWLW/ZZZZ		R\$ 2.400,00
	11/12/2014	12/PP-PIT/2014	7	ZZZZ/SBIZ		R\$ 2.400,00
	11/12/2014	12/PP-PIT/2014	7	SBIZ/SBSL		R\$ 2.400,00
	30/12/2014	22/PPMFR/2014	28	SBSL/SBSL		R\$ 2.400,00
	30/12/2014	22/PPMFR/2014	28	SBSL/SBSL		R\$ 2.400,00
	30/12/2014	28/PT-HZP/2014	6	SBSL/SBSL		R\$ 2.400,00
	30/12/2014	28/PT-HZP/2014	6	SBSL/SBSL		R\$ 2.400,00
	31/12/2014	22/PPMFR/2014	29	SBSL/ZZZZ		R\$ 2.400,00
	31/12/2014	22/PPMFR/2014	29	ZZZZ/SBSL		R\$ 2.400,00

6. Note-se que no presente processo administrativo, por economia e celeridade processual, foram analisadas 24 (vinte e quatro) condutas distintas, das quais se originou a aplicação de multa para cada uma delas e foi lançado apenas um crédito de multa no Sistema de Gestão de Créditos da ANAC (SIGEC) no valor de R\$ 57.600,00 (cinquenta e sete mil e seiscentos reais), que deve ser mantido dada a natureza da presente decisão.

7. À Secretaria.
8. Publique-se.
9. Notifique-se.

Bruno Kruchak Barros
SIAPE 1629380
Presidente da Turma Recursal – BSB



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 05/11/2019, às 19:54, 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 **3683552** e o código CRC **29DA9E3C**.