



PARECER Nº 78/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00067.501247/2017-21
INTERESSADO: A.R.T TÁXI AÉREO LTDA - EPP

PROPOSTA DE DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA

I - RELATÓRIO

1. Trata-se de recurso interposto por A. R. T. TÁXI AÉREO LTDA. - EPP, 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 sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 663421184.

2. O Auto de Infração nº 005725/2016 (0949495), que deu origem ao presente processo, foi lavrado em 24/10/2016, capitulando a conduta do Interessado na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565, de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, c/c item 119.5(c)(8) do RBAC 119, descrevendo o seguinte:

Descrição da ementa: Permitir a operação segundo o RBAC 119, 121 ou 135 em violação do seu certificado e das suas especificações operativas, contrariando o item 119.5(c)(8) do RBAC 119

Histórico: A empresa A.R.T. Táxi Aéreo operou a aeronave PT-MEE em voos segundo o RBAC 135, em contrato com Ministério da Saúde, sem a aeronave estar incluída em suas Especificações Operativas.

Marcas da Aeronave: PTMEE - Data da Ocorrência: 09/10/2014 - Hora da Ocorrência: 22:52 - Folha do Diário de Bordo: N/A

Marcas da Aeronave: PTMEE - Data da Ocorrência: 09/10/2014 - Hora da Ocorrência: 23:52 - Folha do Diário de Bordo: N/A

Marcas da Aeronave: PTMEE - Data da Ocorrência: 09/12/2014 - Hora da Ocorrência: 07:52 - Folha do Diário de Bordo: N/A

Marcas da Aeronave: PTMEE - Data da Ocorrência: 10/12/2014 - Hora da Ocorrência: 08:52 - Folha do Diário de Bordo: N/A

3. No Relatório de Fiscalização 24 (0950373), a fiscalização registra que, durante análise de documentação enviada pelo Ministério da Saúde, ao realizar cruzamento dos dados recebidos da Secretaria Especial de Saúde Indígena, constatou-se que o operador A.R.T. Táxi Aéreo operou a aeronave PT-MEE nos dias 9 e 10/12/2014 e a aeronave PT-RJZ nos dias 14 e 16/11/2014 sem que estas constassem em suas Especificações Operativas - EO.

4. A fiscalização juntou aos autos:

- 4.1. Certidão de Propriedade e Ônus Reais da aeronave PT-MEE (0950380);
- 4.2. Status da aeronave PT-MEE (0950382);
- 4.3. Ofício nº 602/2015/GAB-SESAI/MS, de 10/8/2015 (1038540);
- 4.4. Ofício nº 134/2015/NURAC/REC/ANAC, de 7/4/2015 (1038540);
- 4.5. Despacho nº 771/2015 GAB/SESAI/MS, de 23/4/2015 (1038540);
- 4.6. Despacho nº 619/2015-DGESI/SESAI/MS, de 29/4/2015 (1038540);
- 4.7. Despacho s/nº/2015 - DIADSEI/CGASI/DGESI/SESAI/MS, de 1/7/2015 (1038540);
- 4.8. Memo nº 0137/2015/GABVAJ/DSEIJAV/SESAI/MS, de 30/6/2015 (1038540);

- 4.9. Ofício nº 445/2015 - GABINETE/DSEIVAJ/SESAI/MS, de 25/5/2015 (1038540);
- 4.10. Ofício nº 488/2015 - GABINETE/DSEIVAJ/SESAI/MS, de 11/6/2015 (1038540);
- 4.11. Memorando nº 74/2015-GAB/DSEI-ARN/SESAI/MS, de 30/6/2015 (1038540);
- 4.12. Ofício nº 463/2015 GAB/DSEI-ARN/SESAI/MS, de 16/6/2015 (1038540);
- 4.13. Ofício nº 79/2015 GAB/DSEI-ARN/SESAI/MS, de 3/2/2015 (1038540 e 1038562);
e
- 4.14. Despacho nº 935/2015 - DGESI/SESAI/MS, de 3/7/2015 (1038562).

5. Notificado da lavratura do Auto de Infração em 5/10/2017 (1308496), o Interessado solicitou cópia dos autos em 23/10/2017 (1215276), sendo atendido em 26/10/2017 (1215285). O Interessado apresentou defesa em 25/10/2017 (1188573), na qual alega prescrição nos termos do art. 319 do CBA. Alega também nulidade do Auto de Infração, por não ter sido lavrado em flagrante. Alega ainda suposta imprecisão do Auto de Infração, pois a fiscalização não teria realizado inspeção na empresa ou em sua documentação. Argumenta que não estaria claro no Auto de Infração quais teriam sido as operações irregulares realizadas pela empresa. Argumenta ainda ilegitimidade passiva, pois as condutas teriam sido praticadas pela tripulação, e não pela empresa. Alega também suposta negativa de vista aos autos e nulidade do Auto de Infração por uso de enquadramento equivocado. Narra que a empresa teria utilizado a aeronave em voos em benefício próprio, na categoria privada (PV constante no Diário de Bordo).

6. Em 19/3/2018, a autoridade competente, após apontar a presença de defesa, decidiu pela aplicação, com atenuante previsto no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, e sem agravantes, de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada infração, totalizando R\$ 16.000,00 (dezesseis mil reais) – 1571674 e 1619698.

7. Cientificado da decisão por meio da Notificação de Decisão - PAS 835 (1631942) em 29/3/2018 (1815583), o Interessado apresentou recurso em 10/4/2018 (1731710).

8. Em suas razões, o Interessado alega que a decisão de primeira instância não teria enfrentado sua tese de nulidade do Auto de Infração por não ter sido lavrado em flagrante, argumentando que a assinatura do infrator no Auto de Infração seria elemento indispensável para a validade do ato administrativo. Reitera os argumentos trazidos em defesa.

9. Tempestividade do recurso aferida em 6/7/2018 – Despacho ASJIN (1995102).

10. Em 18/7/2019, foi proferida a Decisão Monocrática de Segunda Instância 1029 (3223426), determinando a notificação do Interessado ante a possibilidade de agravamento da sanção aplicada.

11. Cientificado da possibilidade de agravamento da sanção aplicada por meio do Ofício 7021 (3296784) em 17/8/2019 (3468680), o Interessado apresentou manifestação em 27/8/2019 (3423243), na qual alega *bis in idem* e vedação à *reformatio in pejus*. Aponta suposta contradição entre o possível agravamento da sanção aplicada no caso em tela e a filosofia de *enforcement* materializada na Resolução ANAC nº 472, de 2018.

É o relatório.

II - PRELIMINARES

Da alegação da incidência do instituto da prescrição

12. Primeiramente, cabe notar que o prazo prescricional para o exercício da ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, é fixado pela Lei nº 9.873, de 1999, em seu art. 1º, *in verbis*:

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 em que tiver cessado.

§ 1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante

requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso.

(...)

13. Os marcos interruptivos da prescrição são elencados no art. 2º da Lei nº 9.873, de 1999:

Lei nº 9.873/99

Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

I - pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009)

II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;

III - pela decisão condenatória recorrível.

IV - por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal. (Incluído pela Lei nº 11.941, de 2009)

14. No caso em tela, as infrações imputadas ocorreram em 9/10/2014, 9/12/2014 e 10/12/2014, sendo o Auto de Infração lavrado em 24/10/2016 (0949495). O Interessado foi notificado das infrações imputadas em 5/10/2017 (1308496). Em 19/3/2018, foi proferida decisão de primeira instância (1619698). Notificado da decisão de primeira instância em 29/3/2018 (1815583), o Interessado recorreu em 10/4/2018 (1731710). Em 18/7/2019, a autoridade competente de segunda instância proferiu decisão não-terminativa (3223426). O Interessado foi notificado da decisão não-terminativa de segunda instância em 17/8/2019 (3468680).

15. Nota-se que em nenhum momento foi superado o prazo de cinco anos previsto no *caput* do art. 1º da Lei nº 9.873, de 1999. Igualmente, em nenhum momento o processo administrativo permaneceu por mais de três anos pendente de julgamento ou despacho. Desta forma, não se vislumbram indícios de prescrição nos autos.

Da regularidade processual

16. O Interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada (1308496), apresentando defesa (1188573). Foi também regularmente notificado da decisão de primeira instância (1815583), apresentando seu tempestivo recurso (1731710), conforme Despacho ASJIN (1995102). Foi ainda regularmente notificado quanto à possibilidade de agravamento da sanção aplicada (3468680), manifestando-se nos autos (3423243).

17. Desta 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

18. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, 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:

(...)

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

19. O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil 119 - RBAC 119 - Emenda 02, aprovado pela Resolução ANAC nº 307, de 2014, estabelece requisitos para certificação de operadores regulares e não-regulares. Ele é aplicável nos termos de seu item 119.1, a seguir *in verbis*:

RBAC 119

Subparte A - Geral

119.1 Aplicabilidade

(a) Este regulamento aplica-se a qualquer pessoa operando ou que pretenda operar aeronaves civis:

(1) como operador aéreo regular ou não-regular no transporte aéreo público de passageiros, bens e malas postais; ou

(2) em operações com aviões civis, registrados no Brasil, tendo uma configuração de 20 ou mais assentos para passageiros ou uma capacidade máxima de carga paga de 2720 kg (6000 libras) ou mais, na prestação de serviços aéreos privados.

20. Em seu item 119.5, o RBAC dispõe sobre certificações, autorizações e proibições:

RBAC 119

Subparte A - Geral

119.5 Certificações, autorizações e proibições

(...)

(c) Proibições

(...)

(8) Ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento, o RBAC 121, o RBAC 135 e o RBAC 125 sem, ou em violação de, seu certificado ou suas especificações operativas.

21. Assim, a norma é clara quanto à vedação de realizar qualquer operação que não esteja autorizada nas EO da empresa. Conforme os autos, o Autuado permitiu a operação da aeronave PT-MEE em dois voos no dia 9/10/2014, um voo no dia 9/12/2014 e um voo no dia 10/12/2014, totalizando 4 (quatro) operações sem que a aeronave estivesse incluída nas EO da empresa. Dessa forma, o fato exposto se enquadra no descrito no referido dispositivo.

22. Em defesa (1188573), o Interessado alega prescrição nos termos do art. 319 do CBA. Alega também nulidade do Auto de Infração, por não ter sido lavrado em flagrante. Alega ainda suposta imprecisão do Auto de Infração, pois a fiscalização não teria realizado inspeção na empresa ou em sua documentação. Argumenta que não estaria claro no Auto de Infração quais teriam sido as operações irregulares realizadas pela empresa. Argumenta ainda ilegitimidade passiva, pois as condutas teriam sido praticadas pela tripulação, e não pela empresa. Alega também suposta negativa de vista aos autos e nulidade do Auto de Infração por uso de enquadramento equivocado. Narra que a empresa teria utilizado a aeronave em voos em benefício próprio, na categoria privada (PV constante no Diário de Bordo).

23. Em sede recursal (1731710), o Interessado alega que a decisão de primeira instância não teria enfrentado sua tese de nulidade do Auto de Infração por não ter sido lavrado em flagrante, argumentando que a assinatura do infrator no Auto de Infração seria elemento indispensável para a validade do ato administrativo. Reitera os argumentos trazidos em defesa.

24. Em manifestação ante a possibilidade de agravamento da sanção aplicada (3423243), o Interessado alega *bis in idem* e vedação à *reformatio in pejus*. Aponta suposta contradição entre o possível agravamento da sanção aplicada no caso em tela e a filosofia de *enforcement* materializada na Resolução ANAC nº 472, de 2018.

25. Primeiramente, a alegação de suposta negativa de vista aos autos não pode ser acolhida, uma vez que consta nos autos que o Interessado solicitou cópia dos autos em 23/10/2017 (1215276) e foi atendido em 26/10/2017 (1215285). Além disso, com a implantação do SEI, o processo passou a estar disponível para consulta eletronicamente.

26. A alegação de incidência do instituto da prescrição já foi analisada e afastada em preliminares neste Parecer.

27. Quanto à alegação de nulidade do Auto de Infração por não ter sido lavrado em flagrante, cabe destacar que a Lei nº 9.873, de 1999, estabelece prazo de 5 (cinco) anos para a lavratura do documento, conforme trecho a seguir:

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 em que tiver cessado.

28. É de se lembrar ainda que a Lei nº 9.784, de 1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, prevê a intimação do Interessado por via posta, com Aviso de Recebimento - AR, tal qual feito no presente processo:

Lei nº 9.784/99

Art. 26 O órgão competente perante o qual tramita o processo administrativo determinará a intimação do interessado para ciência de decisão ou a efetivação de diligências.

(...)

§ 3º A intimação pode ser efetuada por ciência no processo, por via posta com aviso de recebimento, por telegrama ou outro meio que assegure a certeza da ciência do interessado.

(...)

29. Consequentemente, a assinatura do Autuado no Auto de Infração não é condição necessária para sua validade, como quer fazer crer o Interessado. Logo, não se vislumbra indício de nulidade no caso em tela.

30. Com relação ao argumento de que o Auto de Infração seria impreciso pois a fiscalização não teria inspecionado a empresa ou sua documentação, observa-se que a fiscalização efetivamente inspecionou a documentação da empresa, mais especificamente as suas Especificações Operativas - EO e documentação obtida junto ao Ministério da Saúde, constatando a ocorrência de conduta irregular e lavrando o correspondente Auto de Infração. Aponta-se ainda que cada conduta irregular foi detalhadamente descrita, constando data e hora da ocorrência. Assim, afasta-se o argumento do Interessado.

31. Contrariando o argumento de que as operações teriam sido voos em benefício próprio, há documentos obtidos do Ministério da Saúde que comprovam que os voos foram de fato realizados para atender contrato de táxi aéreo para deslocamento aos Distritos Sanitários Especiais Indígenas - DSEI.

32. Por tal motivo, entende-se que a infração é imputável ao operador, e não à tripulação, uma vez que a contratação para prestação de serviço sem que a aeronave estivesse incluída nas EO foi uma conduta praticada pela empresa, e não por seus funcionários sem sua autorização ou conhecimento.

33. Não se vislumbra indício de *bis in idem*, ao contrário do que argumenta o Interessado, uma vez que as 4 (quatro) multas foram aplicadas para 4 (quatro) operações distintas, devidamente individualizadas no Auto de Infração nº 005725/2016 (0949495). A lavratura de um único Auto de Infração para múltiplas condutas encontra amparo no § 2º do art. 10 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, vigente à época da lavratura do Auto de Infração que inaugura o presente processo:

Res. ANAC 25/08

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)

(...)

§ 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)

34. Além disso, pesquisa no SIGEC mostra que o Interessado tem 6 (seis) créditos de multa vinculados a seu nome: 653008167, 661742175, 663418184, 663419182, 663421184 e 663423180. O crédito de multa 663421184 é o que está sendo discutido no presente processo. Os demais créditos de multa foram originados pelas seguintes condutas:

Crédito de multa	Auto de Infração	Processo administrativo	Data da(s) infração(ões)	Enquadramento	Conduta
-------------------------	-------------------------	--------------------------------	---------------------------------	----------------------	----------------

653008167	13133/2013	00065.162243/2013-17	19/11/2013	Art. 302, inciso VI, alínea "k" do CBA, c/c item 47.101(a)(2)(ii) do RBHA 47	Vender aeronave de sua propriedade, sem a devida comunicação ao Registro Aeronáutico Brasileiro - RAB, ou deixar de atualizar, no RAB, a propriedade de aeronave adquirida
661742175	004694/2016	00067.003841/2016-70	de 24/6/2015 a 30/6/2015; e de 3/8/2015 a 10/8/2015	Art. 302, inciso III, alínea "o" do CBA, c/c art. 37, § 1º, da Lei nº 7.183/84	Deixar de conceder ao aeronauta folga após o 6º (sexto) período consecutivo de até 24 (vinte e quatro) horas à disposição do empregador, contado a partir da sua apresentação, observados os limites estabelecidos nos artigos 21 e 34 da Lei 7.183, de 05/04/1984
663418184	001833/2017	00067.501265/2017-11	21/1/2015; 25/1/2015; 2/2/2015; 3/2/2015; 6/2/2015	Art. 302, inciso III, alínea "u" do CBA, c/c item 135.229(a) do RBAC 135	Permitir a operação de aeronave em local não homologado/registrado
663423180	001832/2017	00067.501266/2017-57	23/3/2015	Art. 302, inciso III, alínea "u" do CBA, c/c item 135.229(a) do RBAC 135	Permitir a operação de aeronave em local não homologado/registrado
663419182	000383/2017	00067.501270/2017-15	14/11/2014; 22/11/2014	Art. 302, inciso III, alínea "e" do CBA, c/c item 119.5(c)(8) do RBAC 119	Permitir a operação segundo o RBAC 119, 121 ou 135 em violação do seu certificado e das suas especificações operativas

35. Observa-se que os créditos de multa 653008167, 661742175, 663418184 e 663423180 foram originados por infrações a normativos distintos daquele indicado no presente processo. O crédito de multa 663419182 teve por origem infração do mesmo tipo da que é discutida no presente processo, porém em datas distintas; logo, não se trata de *bis in idem*, e sim da prática reiterada do mesmo tipo infracional.

36. Por fim, com relação à alegada vedação à *reformatio in pejus*, cabe lembrar do disposto nos arts. 64 e 65 da Lei nº 9.784, de 1999:

Lei nº 9.784/99

Art. 64 O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

(...)

Art. 65 Os processos administrativos de que resultem sanções poderão ser revistos, a qualquer tempo, a pedido ou de ofício, quando surgirem fatos novos ou circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada.

Parágrafo único. Da revisão do processo não poderá resultar agravamento da sanção.

37. Assim, a Lei é clara ao apontar que o agravamento da sanção é possível em recurso, mediante abertura de prazo para manifestação, havendo vedação para tal apenas em processo de revisão. Portanto, diante do exposto, entende-se não ser cabível a teste de vedação à *reformatio in pejus*, uma vez que o processo não está em fase de revisão, mas sim de julgamento de recurso em segunda instância e houve abertura de prazo para manifestação.

38. 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.

39. 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.

40. Portanto, no caso em tela, as alegações do Interessado não podem servir para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

IV - DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

41. Primeiramente, cabe observar que o CBA dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. A Resolução ANAC nº 25, de 2008, estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC.

42. A referida Resolução, em seu art. 22, indica que sejam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o art. 57 da Instrução Normativa ANAC nº 8, de 2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução ANAC nº 25, de 2008.

43. 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, conforme determinado pela Diretoria Colegiada na Súmula Administrativa nº 001/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019, que tal atenuante é compatível somente com a apresentação de explicações do contexto fático ou arguição de questões meramente processuais e incompatível com a apresentação de argumentos contraditórios. No caso em tela, identificou-se que o Interessado apresentou argumentos contraditórios. Portanto, tal atenuante é inaplicável.

44. 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. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008.

45. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008 ("*a inexistência de aplicação de penalidades no último ano*"), 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 (3223340), ficou demonstrado que não penalidade anteriormente aplicada ao Autuado nessa situação com relação às infrações praticadas em 9 e 12/2014, porém há penalidade anteriormente aplicada ao Autuado para as infrações cometidas em 9/10/2014, consubstanciada no crédito de multa 653008167. Deve ser aplicada, assim, essa circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção apenas para as infrações de 9 e 10/12/2014.

46. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de 2008, incluindo a interpretação fixada pela Diretoria Colegiada da ANAC na Súmula Administrativa nº 002/2019, publicada no Diário Oficial da União de 30/5/2019.

47. Dada a presença de atenuante e ausência de agravantes aplicáveis ao caso, sugere-se que a penalidade a ser aplicada seja quantificada em R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese do item NON da Tabela III do Anexo II da Resolução ANAC nº 25, de 2008, para as infrações praticadas em 9 e 10/12/2014, e em R\$ 7.000,00 (sete mil reais), que é o valor médio previsto, à época dos fatos, para as infrações cometidas em 9/10/2014, totalizando R\$ 22.000,00 (vinte e dois mil 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

48. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO** a multa aplicada pelo setor de primeira instância administrativa para o valor de R\$ 22.000,00 (vinte e dois mil reais).

À consideração superior.



Documento assinado eletronicamente por **Mariana Correia Mourente Miguel, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 07/02/2020, às 11:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3991208** e o código CRC **761F43CE**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 84/2020

PROCESSO Nº 00067.501247/2017-21
INTERESSADO: A.R.T Táxi Aéreo Ltda - EPP

Brasília, data conforme assinatura eletrônica.

1. Trata-se de recurso interposto por A. R. T. TÁXI AÉREO LTDA. - EPP 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 sanção de multa, consubstanciada no crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos - SIGEC sob o número 663421184.
2. De acordo com o Parecer 78 (3991208), 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.
3. 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.
4. 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.
5. As alegações do Interessado não foram suficientes para desconstruir a ocorrência infracional à luz do art. 36 da Lei nº 9.784, de 1999.
6. Acerca do argumento de *bis in idem*, faço um pequeno complemento. O princípio invocado 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.]. 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**. Saboya complementa que o princípio do *ne bis in idem*, sobretudo, a partir do século XX, sob uma dúplice 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>]. 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. O parecer que analisou o caso deixou claro nos itens 34 e 35 que as condutas apenas são distintas e autônomas.
7. Conforme estabelecido no item 119.5(c)(8) do RBAC 119, ninguém pode operar uma aeronave segundo o RBAC 135 sem, ou em violação de, suas Especificações Operativas. Face o exposto, fica caracterizada a infração ao requisito descrito no referido Auto de Infração, uma vez que o Autuado **realizou operação regida pelo RBAC 135 nos dias 9/10/2014, 9/12/2014 e 10/12/2014 com a aeronave PT-MEE sem que esta estivesse incluída em suas EO**.
8. A decisão recorrida deve ser mantida.

9. 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*".

10. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela Portaria nº 3.403, de 17/11/2016, e Portaria nº 2.829, de 20/10/2016, 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, de 2016, tratando-se de ser matéria de saneamento da dosimetria aplicada em primeira instância, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **AGRAVANDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa para 2 (duas) vezes o valor mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) e 2 (duas) vezes o valor médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), totalizando **R\$ 22.000,00 (vinte e dois mil reais)**, em desfavor de **A. R. T. TÁXI AÉREO LTDA. - EPP**, por permitir a operação da aeronave PT-MEE em 9/10/2014, 10/12/2014 e 10/12/2014 sem que esta estivesse incluída em suas EO, em afronta ao art. 302, inciso III, alínea "e" da Lei nº 7.565, de 1986, c/c item 119.5(c)(8) do RBAC 119.

11. À Secretaria.

12. Publique-se.

13. 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 07/02/2020, às 14:52, 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 **4010403** e o código CRC **503ECE75**.