



PARECER N° 112/2021/CJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00068.004957/2016-16
INTERESSADO: ISAAC BARRETO DE ANDRADE
PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

AI/NI: 004492/2016 **Data da Lavratura:** 11/07/2016

Crédito de Multa (n° SIGEC): 661.274/17-1

Infração: *Atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função.*

Enquadramento: alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA e c/c os itens 135.243 (e)(1)(2) do RBAC 135.

Data/Período das 11 (onze) infrações: abril/2015

Aeronave: PP-PIT.

Proponente: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC n° 1.921, de 21/10/2009).

1. INTRODUÇÃO

Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, em face do Sr. **ISAAC BARRETO DE ANDRADE**, CPF n° 977.553.465-87, por descumprimento da alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA e c/c os itens 135.243 (e)(1)(2) do RBAC 135, cujo Auto de Infração n°. 004492/2016 foi lavrado em 11/07/2016 (fl. 01 do SEI! 0343723), conforme abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração n° 004492/2016 (fl. 01 do SEI! 0343723)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 00.0007565.0611

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função.

HISTÓRICO: 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 o Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, detentor da licença de PCH, iniciou 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 relativo ao mês de abril de 2015 (tabela com as etapas realizada no aludido período, em anexo) que o citado piloto voou sem, frise-se, estar qualificado para tanto.

CAPITULAÇÃO: artigo 302, inciso II, alínea "e" da Lei n° 7.565, de 19/12/1986Item 135.243 do RBAC 135

(...)

ANEXO:

					Trecho	
N°	Data	Diário de Bordo N°	Folha N°	Etapas	De	Para
1	10/04/2015	12/PP-PIT/2014	48	1	SBSL	SWLW
2	10/04/2015	12/PP-PIT/2014	48	2	SWLW	SJBY
3	10/04/2015	12/PP-PIT/2014	48	3	SJBY	SBSL
4	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	1	SBSL	SBIZ
5	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	2	SBIZ	SBMA
6	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	3	SBMA	SBMA
7	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	4	SBMA	SBMA

8	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	1	SBMA	SBIZ
9	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	2	SBIZ	ZZZZ
10	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	3	ZZZZ	SBIZ
11	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	4	SBIZ	SBSL

Por intermédio do Ofício nº 388/2016/GOAG-PA/SPO, de 19/07/2016, foi encaminhado o AI nº 004492/2016 (fls. 02/02v do SEI! 0343723).

Em Relatório de Fiscalização nº 70/2016/GOAG-PA/SPO, datado de 07/07/2016 (fls. 03 e 04v do SEI! 0343723), a fiscalização da ANAC conclui, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização nº 70/2016/GOAG-PA/SPO (fls. 03 e 04v do SEI! 0343723)

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 o Sr. **ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794**, detentor da licença de PCH, iniciou 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).

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.

Infere-se, pelo exposto, que o Sr. Isaac ao atuar 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 exercer a função de 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 nº 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 abril de 2015 (tabela com as etapas realizada no aludido período, em anexo) que o citado piloto voou sem, frise-se, estar qualificado para tanto.

(...)

ANEXOS:

1. Cópia do Ofício 471/2015/GOAG-PA/SPO - ISAAC - entregue em mãos;
2. Cópia de extrato da EO da PMR, em vigor, à época;
3. Cópia de extrato do programa de treinamento da PMR, em vigor, à época;
4. Cópia do extrato do INFO do SACI do piloto (...)
5. Cópia da CIV;
6. Cópia da FAP do Cheque realizado pelo Inspetor Vinicius Bretas Quintão, A-1589;
7. Cópia das papeletas referente ao ISAAC;
8. FAP do cheque em rota, realizado pelo Inspetor Max Adolfo Nardes;
9. Cópia dos diários de bordo dos voos realizados até o dia 29/05/2014;
10. Tabela das etapas realizadas no mês de abril de 2015;
11. Diário de bordo do ISAAC referente ao mês de abril de 2015.

(grifos no original)

Do presente processo consta Tabela contendo as etapas realizadas pelo aeronauta no mês de abril de 2015 (fls. 05 do SEI! 0343723).

Através do Ofício nº 471/2015/GOAG-PA/SPO (fl. 06 do SEI! 0343723), foram solicitadas, à empresa PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S/A., cópias legíveis dos diários de bordo de dois pilotos, sendo um deles o interessado no presente processo.

Observa-se, *ainda*, cópias das Especificações Operativas (EO) - Revisão nº 12, da empresa PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A. (fls. 07 a 18 do SEI! 0343723).

Consta do presente o FOP 111 de aprovação/aceitação da Revisão nº 07 do PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL da empresa PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A. (fl. 19 do SEI! 0343723) e páginas do Programa de Treinamento Operacional desta empresa (fls. 20 e 21 do SEI! 0343723).

Consta Extrato do Sistema SACI desta ANAC, referente ao aeronavegante Sr. ISSAC BARRETO DE ANDRADE (fl. 22 do SEI! 0343723).

Foi juntado aos autos Formulário para registro de informações, como: condições de voo, tempo de voo, duração total de voo, pousos, helicóptero (fl. 23 do SEI! 0343723), oportunidade em que se observa que consta informação consolidada de duração total de voo de 102,5h.

Às fls. 24/24v, observa-se Ficha de Avaliação de piloto, esta registrada a avaliação por inspetor da ANAC, com o conceito final - APROVADO, em 09/04/2014 (fls. 24/24v do SEI! 0343723).

No presente processo, consta papeleta do Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, esta referente ao mês de março de 2014, em que foi registrado o total de horas de voo de 20,9h (fl. 25 do SEI! 0343723).

Consta papeleta do piloto Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, referente ao mês de abril de 2014, sendo registrado o total de horas de voo de 33,2 h (fl. 25v do SEI! 0343723).

Consta papeleta do piloto Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, referente ao mês de maio de 2014, sendo registrado o total de horas de voo de 42,2 h (fl. 26 do SEI! 0343723).

Consta papeleta do piloto Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, referente ao mês de junho de 2014, sendo registrado o total de horas de voo de 47,9 h (fl. 26v do SEI! 0343723).

Consta papeleta do piloto Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, referente ao mês de julho de 2014, sendo registrado o total de horas de voo de 58,3 horas de voo (fl. 27 do SEI! 0343723).

Consta Ficha de Avaliação de piloto, sendo registrada avaliação com o conceito final - APROVADO, em 29/05/2014 (fls. 28/28v do SEI! 0343723).

Às fls 29 a 32 do SEI! 0343723 e fls. 33 a 35 do SEI! 0343730, foram juntadas as páginas nº 038, 039, 040, 041, 042, 043 e 044 do Diário de Bordo nº 09/PPPIT/13, constando registro do referido piloto no campo referente à tripulação da aeronave.

Ao presente processo, à fl. 36 do SEI! 0343730, foi juntada a página nº 0029 do Diário de Bordo nº 021/PT-YSS/2013, constando registro do referido piloto no campo referente à tripulação da aeronave.

Foram juntadas, às fls. 36 e 37 do SEI! 0343730, as páginas nº 037 e 038 do Diário de Bordo nº 026/PT-HZP/13, constando registro do Sr. ISAAC no campo referente à tripulação da aeronave.

Foram juntadas, às fls. 38 a 46 do SEI! 0343730, as páginas nº 022, 024, 025, 034, 035, 036, 037, 040 e 042 do Diário de Bordo nº 019/PP-MFR/14, constando registro do Sr. ISAAC no campo referente à tripulação da aeronave.

Foram juntadas, às fls. 47 a 48 do SEI! 0343730, as páginas nº 042 e 044 do diário de bordo nº 026/PT-HZP/13, constando registro do Sr. ISAAC no campo referente à tripulação da aeronave.

Foram juntadas, às fls. 49 a 51 do SEI! 0343730, as páginas de diário de bordo referente ao mês de abril de 2015, constando registro do Sr. ISAAC no campo referente à tripulação.

O interessado, *devidamente notificado quanto ao AI nº 004492/2016*, em 21/09/2016 (fl. 55 do SEI! 0343730), apresentou, em 11/10/2016, defesa (fls. 56 a 61 do SEI! 0343730), oportunidade em que alega, *entre outras coisas*, que: (i) sua defesa versaria sobre as etapas realizadas durante o mês de julho de 2014; (ii) houve o incidente da "prescrição consumativa", com base no art. 319 do CBA.; (iii) seu direito foi cerceado, pois, *segundo alega*, não foi abordado na ocasião, não sendo notificado de nenhum ato; (iii) a não abordagem e a não lavratura do referido Auto de Infração no momento da suposta infração, viola as garantias constitucionais e as disposições legais, cerceando o seu direito à ampla defesa; (iv) não existe no referido Auto de Infração a assinatura do suposto piloto infrator; (v) o Agente Público não tem liberdade irrestrita nem quando pratica os chamados atos discricionários, devendo ser demonstrada a devida motivação do ato administrativo; (v) o referido Auto de Infração apresenta inegável violação à literal disposição de Lei Federal; (vi) houve imprecisão no referido Auto de Infração, na medida em que, *segundo aponta*, a suposta infração foi constatada em inspeção realizada entre os dias 01/06/2015 e 03/06/2015, logo, a falta da data da inspeção realizada indica o não cumprimento do teor do inciso II do artigo 8º da Resolução ANAC nº 25/08; (vii) Quais as licenças ou habilitações que possuíam o comandante em mote? Quando seu treinamento foi completado? Atuou o comandante em operações apenas de natureza TPX?; (viii) tripular, casos de indevidas habilitações para operar, é distinto daquele para a composição de tripulações, estando a tipificação equivocada; (ix) as operações foram conduzidas com segurança sem qualquer oposição das autoridades aeronáuticas e sem incidentes; (x) o referido Auto de Infração não declina a qualificação do piloto, sua licença e/ou habilitações, não podendo se considerar tais vícios como "meramente formais"; (xi) não há que se falar em futura "convalidação", pois isso afrontará o que dispõe a literalidade da Lei Federal nº 9.784/99; (xii) espera o cancelamento/arquivamento da Decisão/Auto de Infração, tendo em vista os apontados vícios de ilegalidade; (xiii) alega a incidência do instituto do *bis in idem*; (xiv) uma punição foi imposta sobre o mesmo fato e até para quem deveria pela mesma (em tese) responder, sendo o presente AI senão de caráter meramente arrecadatório; (xv) os Autos de Infração nºs 004380/2016, 004385/2016, 004392/2016, 004402/2016, 004410/2016, 004430/2016, 004435/2016 e 004439/2016 (impostos à empresa PMR TÁXI AÉREO LTDA.), e os Autos de Infração nºs 004443, 004447, 004454, 004414, 004417, 004395 e o 004403 e 004424, todos também de 2016, versam sobre a mesma conduta, o que, no máximo, há de se gerar uma única autuação; (xvi) a Administração Pública deve observar a adequada produção de provas antes de impulsionar um feito que venha a prejudicar ou questionar a conduta daqueles que administra (art. 2. par. único, inc. X); (xvii) houve nulidade do referido Auto de infração por vício material na sua motivação; (xviii) foi convidado para trabalhar na empresa PMR TÁXI AÉREO LTDA., em maio de 2014, e já estava checado PCH, possuindo mais de 300 horas de tempo total de voo como Piloto; (xviii) outro comandante da PMR TÁXI AÉREO LTDA. fez um check junto à Agência, em 10 de julho de 2014, e, em 15 de janeiro de 2015, deu-se novo *check*. (xix) todas as operações efetuadas se deram com a autorização e a fiscalização da própria ANAC; (xx) a ANAC deveria propor as medidas mitigatórias necessárias, tanto ao operador, como ao comandante em comento, entre as quais, a de informar quais seriam as "apropriadas fases do programa de treinamento inicial", informação aliás que considera incompleta nos presentes autos

(pois sequer indica quais essas seriam) e propor sua complementação; (xxi) não foram mencionados ou mensurados quaisquer riscos no presente processo, devendo ser proposta uma medida mitigatória; (xxii) possui bons antecedentes, ao passo em que a suposta falta não colocou em risco sua atividade, ou a segurança da aviação civil e que estava tão somente atendendo a uma solicitação de um órgão público, devendo ser-lhe concedido os benefícios previstos na Resolução ANAC nº 25/2008; e (xxiii) seja reconhecida a nulidade do referido Auto de Infração, mas, caso superados os seu argumentos, em razão do Princípio da Eventualidade, deve ser considerada a pena de advertência. *Nesta oportunidade*, o interessado apresenta os seguintes documentos: (a) Ficha de avaliação de piloto, datada de 29/05/2014 (fl. 62/62v do SEI! 0343730); (b) Ficha de avaliação de piloto, datada de 09/04/2014 (fl. 63/63v do SEI! 0343730); e (c) Ficha de avaliação de piloto, datada de 26/02/2015 (fl. 64/64v do SEI! 0343730).

O setor competente de primeira instância, *em decisão motivada*, datada de 15/09/2017 (SEI! 0945905 e 1066623), confirmou a prática de 11 (onze) infrações à legislação vigente, conforme previsto na alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA, aplicando a sanção de multa, considerando uma condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/08), no patamar mínimo, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), *para cada um dos atos infracionais*, perfazendo-se, *ao final*, o valor total de R\$ 8.800,00 (oito mil e oitocentos reais).

O interessado, *devidamente notificado*, quanto a decisão de primeira instância, em 13/10/2017 (SEI! 1192973), apresentou, em 31/10/2017, o seu recurso (SEI! 1215764), oportunidade em que alega que: (i) houve a incidência do instituto da prescrição administrativa; (ii) a atuação dos INSPAC não possui qualquer caráter pedagógico, mas meramente punitivo; (iii) não houve qualquer reverberação negativa aos supostos atos, bem como a não incidência de qualquer outra infração desde então; (iv) deveria ter sido aplicada sanção de advertência; (v) a defesa apresentada não foi sequer analisada dentro do escopo da legalidade, mas apenas pela conveniência da Administração Pública; (vi) o procedimento é nulo de pleno direito em face de inexistência de autuação em flagrante, pois a Administração tinha a obrigação de lavrar o auto de infração imediatamente; (vii) é dever da Administração a autuação em flagrante, pois além de garantir ao ato administrativo o necessário grau de certeza e segurança, possibilita ao autuado o exercício do contraditório e da ampla defesa; (viii) em que pese a Administração ter presunção de legitimidade dos atos que pratica, a verdade é que o ordenamento jurídico brasileiro não admite a cominação de sanção por mera presunção da infração; (ix) o infrator tem o direito de ser imediatamente notificado, ainda no local da infração, pois é inegável que o processo administrativo começa com a lavratura do auto de infração; (x) reitera as suas alegações apostas *em sede de defesa*; (xi) caso se admita a lógica da aplicação da penalidade proposta, nesse caso, há uma vedação imposta pelo princípio do "*non bis in idem*"; e (xii) a ANAC aponta não ser sua a obrigação de fornecer e "ofertar cópias".

Em 16/08/2019, o setor de segunda instância desta ANAC converteu o presente processo em diligência (SEI! 3318804 e 3322996), oportunidade em que o setor técnico apresenta um Relatório NURAC-POA, datado de 12/09/2019 (SEI! 3478109), com as seguintes considerações, conforma abaixo, *in verbis*:

RELATÓRIO NURAC-POA (SEI! 3478109)

1. Trata o presente de relatório que tem por objeto o esclarecimento de quesitos apontados na Decisão Monocrática de Segunda Instância 1161 (3322996).
2. *Prima facie*, há que ser observado que será realizada a análise das questões tendo por norte a legislação vigente à época, consoante o princípio do *tempus regit actum*.
3. No que se refere à infração do piloto em questão, antes de adentrar as questões veiculadas, impõe-se fazer algumas considerações, que abaixo seguem:

i. Um piloto para atuar como PILOTO EM COMANDO (CMD ou ainda PIC – abreviatura em inglês para esta expressão) de uma aeronave certificada para operar com apenas um piloto, em uma empresa de transporte de passageiros por demanda, regida pelo RBAC 135, tem de cumprir o requisito apostado no parágrafo 135.243 (e)(1)(2), *verbis*:

(e) Não obstante o estabelecido nos parágrafos (b)(2) 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 10 horas de tempo de voo noturno; (grifamos)*

(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.

Por óbvio, o requisito deve ser atendido para que exerça a função em voga, ou seja, ANTES DE EXERCER A FUNÇÃO DE PILOTO EM COMANDO (PIC) DEVE POSSUIR 300 HORAS DE VOO, ou ainda, não pode exercer a função de PIC sem que tenha 300 horas de voo como **PILOTO**.

Esclarece-se, ainda, no que tange às 300 horas de voo, que estas devem ser adquiridas como **piloto**, **NÃO** como **piloto em comando de empresa de transporte aéreo de passageiros por demanda!**

Outrossim, em regra, é antes de ingressar em um operador regido pelo RBAC 135, que tem por objeto o transporte público de passageiros por demanda, que o **piloto** “atinge a marca de 300 horas”.

Vale dizer que é possível que um piloto que NÃO tenha 300 horas de voo ingresse em operador regido pelo RBAC 135, DESDE QUE **NÃO EXERÇA A FUNÇÃO ABORDO DE PILOTO EM COMANDO**. Esta possibilidade ocorre, por exemplo, na hipótese de o aeronauta atuar como **PILOTO** na fase de experiência em rota até que tenha completado as mencionadas horas, a fim de que possa ser elegido à função de PILOTO EM COMANDO. Isto se dá em razão, frise-se, da aeronave, no caso dos autos, ser certificada para operar com apenas um piloto.

ii. O exame em rota (“cheque em rota”) deve ser realizado, nos termos da seção 135.299, do RBAC 135. Também é certo que o referido cheque apenas é realizado quando o operador, em breve síntese, através do sistema NRT/SAE/NET (sistemas.anac.gov.br/saci) e nos termos da IS nº 61-007, itens 4.1.2, 4.1.3 e 4.1.4, da ANAC, solicita a disponibilização de servidor do quadro efetivo da ANAC para realização do exame. **O operador é responsável por apenas solicitar a realização do cheque em rota quando o piloto atende TODOS os requisitos para a função que irá ocupar, no caso dos autos, PILOTO EM COMANDO. Para tanto, assina termo de compromisso, materializando sua responsabilidade, assim como seu dever de conduta** (documento em anexo - apenas para esclarecimento dos quesitos).

Cabe aduzir que, em que pese a IS nº 61-007 não estar em vigor à época dos fatos, ela se presta apenas para **esclarecer** a funcionalidade de um sistema que **já operava naquele momento**.

É, portanto, possível depreender, de maneira translúcida, que **a leitura dos dois dispositivos**, quais sejam, a seção 135.299 e o parágrafo 135.243 (e)(1)(2), ambos do RBAC 135, **deve ser feita de modo conjunto**, ou seja, o cheque em rota para PILOTO EM COMANDO apenas é cabível quando atendidos os requisitos para o exercício de tal função.

Ressalta-se que é no momento em que ocorre a fiscalização que esta autarquia federal perquire se os pilotos e o operador atenderam ou não TODOS os requisitos. Antes, repise-se, o operador “posta” no sistema que seu piloto está “pronto”, para que seja enviado, então, um servidor que irá realizar o cheque, assumindo, nos termos do compromisso lavrado, que este piloto atende TODOS os requisitos.

iii. As horas de voo realizadas após o cheque em rota são TODAS irregulares, pois o piloto iniciou 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.

A hora de voo realizada de forma IRREGULAR, sendo, inclusive, autuada, por óbvio, não produz qualquer efeito, muito menos ser considerada válida para o compute de horas tendo por objeto atingir a “marca de 300 horas”. Ademais, como já mencionado em epígrafe, estas horas devem acumuladas na função de **piloto** e **NÃO COMO PILOTO EM COMANDO**. Caso assim tenham sido realizadas, repise-se, são IRREGULARES e como tal, portanto, **s.m.j.**, NÃO PRODUZEM QUALQUER EFEITO.

Inclusive a IS nº 61-007 deixa isto bem claro no seu item 5.1.9, que deve ser observado tendo por norte a consideração em epígrafe quanto ao aludido normativo, *verbis*:

*Caso sejam identificadas que as informações prestadas sobre treinamentos e exames são inverídicas, **possuem falhas**, ou não estão de acordo com o PrTrnOp aprovado da empresa, tornam-se **NULOS** os treinamentos ou exames realizados e todos os atos administrativos posteriores decorrentes dos mesmos.(grifamos)*

iv. reitera-se os termos do Relatório de Fiscalização, a fim de complementar o que foi ventilado acima, tendo sido, inclusive, suficientemente elucidativo para a primeira instância, *verbis*:

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 o Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE,

CANAC 146794, detentor da licença de PCH, iniciou 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).

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.

Infere-se, pelo exposto, que o Sr. Isaac ao atuar 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 exercer a função de 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 nº 1.009/SPO, de 28 de abril de 2015, assim permanecendo até a presente data.

(...)

4. Passa-se, então, a responder os quesitos, **reportando-se às considerações acima, que fazem parte da resposta para todos os fins.**

1.Necessita ser esclarecida a razão de não ter sido considerado que no mês de abril de 2015 o interessado já havia acumulado 300 horas de tempo de voo como piloto, visto que, tendo em conta as horas informadas nas papeletas até o final de julho de 2014 o piloto teria totalizado 305 horas de voo. Caso o setor técnico entenda que, de fato, em abril de 2015 o interessado não havia acumulado a quantidade de 300 horas de tempo de voo como piloto, precisa ser esclarecido quais são as horas de voo que estão sendo contabilizadas em cada data, devendo ser informado então quando o interessado teria completado as 300 horas devidas.

Consoante as considerações acima, não foi computada qualquer hora de voo realizada na função de PIC, pois não possuía o aludido piloto a qualificação necessária para exercer tal função. Todas as horas de voo realizadas na função de piloto em comando sem possuir qualificação para tal função são irregulares, não produzindo qualquer efeito.

2.Deve ser esclarecido se há item na legislação que estabeleça requisito de que o exame em rota, previsto na seção 135.299 do RBAC 135, só pode ser realizado após o atendimento do estabelecido no item 135.243(e)(1) do RBAC 135, no que tange ao acúmulo de 300 horas de tempo de voo como piloto.

Nos termos das considerações acima, o piloto apenas poderia realizar o cheque com o objetivo de atuar como PILOTO EM COMANDO SOMENTE quando TODOS os requisitos para o exercício da função tivessem sido atendidos, dentre eles as supracitadas 300 horas de voo. Isto é decorrência da leitura conjunta dos dois dispositivos, quais sejam, a seção 135.299 e o parágrafo 135.243 (e)(1)(2), ambos do RBAC 135.

3.Deve ser esclarecido se a realização do exame em rota (previsto na seção 135.299 do RBAC 135) antes do acúmulo das 300 horas de tempo de voo como piloto (requerido pelo item 135.243(e)(1) do RBAC 135) impede a contabilização das horas de voo subsequentes. Se sim, necessita ser informado qual item da legislação estabelece esta restrição.

Nos termos das considerações acima, é possível dizer que a realização do cheque antes atender o requisito das 300 horas, SIM, impede a contabilização das horas de voo subsequente, pois são TODAS IRREGULARES, sendo assim, não produzem qualquer efeito. As horas de voo deveriam ter sido realizadas como PILOTO, O QUE NÃO OCORREU!

5. É o relatório.

(...)

Foi juntado ao presente processo o Termo de Comprometimento SISHAB da PMR TÁXI AÉREO LTDA. (SEI! 3480497).

Por Despacho NURAC-POA, datado de 12/09/2019 (SEI! 3489483), o presente processo foi encaminhado à GOAG, esta que, pelo Despacho GOAG, datado de 18/09/2019 (SEI! 3513117), complementa as informações prestadas pelo NURAC-POA, com as seguintes considerações do então Sr. Gerente de Operações da Aviação Geral, conforme abaixo, *in verbis*:

Despacho GOAG (SEI! 3513117)

(...)

1. Em atenção ao Despacho CCPI (3452428), que solicita cumprimento das diligências da Decisão monocrática de Segunda Instância 1161 (3322996), informo que o processo foi encaminhado à NURAC-POA, uma vez que os servidores que lavraram o auto de infração estão lotados naquele setor.

2. A reposta dos servidores da NURAC-POA está registrada no Relatório NURAC/POA

(3489483). Nesse relatório, os servidores expõem o racional adotado para a lavratura dos autos de infração. Entretanto, alguns pontos que foram questionados na diligência não foram explorados suficientemente.

3. Em complemento à resposta da NURAC/POA, faço os esclarecimentos a seguir, com intuito de atender por completo à referida diligência.

3.1. A seção 135.243 do RBAC nº 135, estabelece mínimo de horas de voo para um piloto atuar como piloto em comando em operações segundo o RBAC nº 135. Durante a aquisição de experiência operacional, requerida pela seção 135.244, e durante o exame em rota requerido pela seção 135.299, o piloto executa as atividades de piloto em comando sob a supervisão de um instrutor ou examinador, de forma que não exerce a função de piloto em comando, função que é exercida pelo instrutor ou examinador. Assim, não há requisito que estabeleça que para realizar a experiência operacional ou o exame em rota, o piloto tenha que cumprir com o item 135.243, desde que o piloto esteja supervisionado de um instrutor ou examinador durante essas etapas. A irregularidade cometida está no fato de o piloto ter atuado como piloto em comando (sem supervisão) antes de completar as 300h de voo requeridas.

3.2. Os servidores que lavraram os autos de infração entendem que pelo fato de o piloto ter realizado voos como primeiro em comando sem ter atingido as marcas requeridas, essas horas de voo não podem ser contabilizadas para compor as 300h requeridas para atuar como primeiro comando. Entretanto, não há previsão em legislação da ANAC que corrobore especificamente esse entendimento, uma vez que pelos autos do processo dos voos realmente ocorreram, apesar de serem irregulares, de forma que o operador foi autuado pela realização desses voos.

3.3. Em princípio, **o piloto estava devidamente treinado e com habilitações válidas para operar a aeronave. O requisito de possuir 300h é um requisito operacional para operadores do RBAC nº 135, e não impediria a concessão de habilitações ou licenças para o referido piloto. Ou seja, o piloto estava tecnicamente habilitado a operar a aeronave como primeiro em comando em operações privadas (RBHA 91), mas não tinha a experiência de voo requerida para operar a aeronave em voos comerciais do RBAC nº 135, com primeiro em comando.**

4. Por fim, informo que a GOAG está à disposição para maiores esclarecimentos.

(...)

(sem grifos no original)

O interessado, *apesar de devidamente notificado em virtude da juntada de novos elementos e da identificação de vício sanável no recurso*, em 04/10/2019 (SEI! 3534504 e 3612135), não apresenta as suas considerações, o que foi apontado pelo Despacho ASJIN, de 22/11/2019 (SEI! 3752339).

Pelo Parecer nº 715/2020/CJIN/ASJIN, de 24/09/2020 (SEI! 4801104), o *então* analista técnico desta ASJIN, sugere o retorno do presente processo para a Secretaria da ASJIN, de forma que esta venha a dotar as providências necessárias em relação ao fato de que não foi solucionado o vício decorrente de não constar nos autos instrumento de procuração para demonstrar a representação do interessado pela pessoa que assinou o Recurso, sendo sugerida nova notificação do interessado para que este possa promover o saneamento de tal questão. Pelo Despacho CJIN, de 02/10/2020 (SEI! 4802182), o presente processo retornou à Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores da ASJIN, conforme sugerido pelo *então* analista.

Pelo Ofício nº 10248/2020/ASJIN-ANAC, datado de 07/10/2020 (SEI! 4863834), o interessado foi notificado, em 15/10/2020 (SEI! 4952545), não apresentando, *contudo*, qualquer manifestação, o que foi apontado pelo Despacho ASJIN, de 11/03/2021 (SEI! 5466483).

Em 04/05/2021, às 09h11min, o presente processo foi atribuído a este analista técnico.

Dos Outros Documentos e Atos Constantes do Processo:

- Ofício nº 388/2016/GOAG-PA/SPO, de 19/07/2016 (fl. 52/52v do SEI! 0343730);
- Envelope (fl. 53/53v do SEI! 0343730);
- Ofício nº 484/2016/GOAG-PA/SPO, de 09/09/2016 (fl. 54/54v do SEI! 0343730);
- Despacho de encaminhamento de processo (fl. 65 do SEI! 0343730);

- Termo de Encerramento de Trâmite Físico, de 19/01/2017 (SEI! 0343745);
- Extrato do SIGEC, de 07/08/2017 (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI! 0945899);
- Extrato do Sistema SACI/ANAC, de 26/09/2017 (SEI! 1098243);
- Extrato do SIGEC, de 26/09/2017 (SEI! 1098256);
- Notificação de Decisão - PAS N° 1840(SEI)/2017/CCPI/SPO-ANAC, de 26/09/2017 (SEI! 1098264);
- Despacho de encaminhamento de processo administrativo (SEI! 1231536);
- Certidão de Aferição de Tempestividade, de 20/11/2017 (SEI! 1251823);
- Despacho ASJIN, de 20/07/2018 (SEI! 1993857);
- Despacho CCPI, de 03/09/2019 (SEI! 3452428);
- Despacho GOAC, de 03/09/2019 (SEI! 3456433);
- Despacho NURAC-POA, de 12/09/2019 (SEI! 3489483);
- Ofício n° 8798/2019/ASJIN-ANAC, de 24/09/2019 (SEI! 3534504);
- Despacho ASJIN, de 22/11/2019 (SEI! 3752339);
- Pelo Parecer n° 715/2020/CJIN/ASJIN, de 24/09/2020 (SEI! 4801104), foi sugerido o retorno do processo para a Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores desta ASJIN;
- Por Despacho CJIN, de 02/10/2020 (SEI! 4802182), foi solicitado à Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores desta ASJIN que adote as providências cabíveis;
- Ofício n° 10248/2020/ASJIN-ANAC, de 7/10/2020 (SEI! 4863834);
- Aviso de Recebimento - AR, de 15/10/2020 (SEI! 4952545); e
- Despacho ASJIN, de 11/03/220 (SEI! 5466483).

É o breve relatório.

2. PRELIMINARES

Da Alegação do interessado quanto à incidência do instituto da Prescrição Administrativa:

Devemos, *em preliminares*, observar que o interessado, *ora recorrente*, alega a incidência de prescrição administrativa. *Nesse sentido*, deve-se observar o disposto na Lei n° 9.873/99, de 23/11/1999, ao qual estabelece o prazo prescricional para a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta ou indireta, em parte de seu artigo 1°, abaixo *in verbis*:

Lei n° 9.873/99

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

§1° 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.

(...)

Cabe mencionar que o art. 2° do mesmo diploma normativo prevê como marcos interruptivos do prazo prescricional a citação ou notificação do infrator, qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato e a decisão condenatória recorrível. Vale notar, ainda, que a interrupção importa em reinício da contagem do prazo.

Lei n° 9.873/99

(...)

Art. 2° Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (Redação dada pela Lei n° 11.941, de 2009)

I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; (Redação

dada pela Lei 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).

(...)

Ainda com relação à prescrição e conforme decidido pelo setor de primeira instância, deve-se observar também o disposto na parte final do artigo 8º da Lei nº 9.873/99, que assim dispõe, *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.**

(...)

(sem grifos no original)

Observa-se que o referido Auto de Infração foi lavrado em 11/07/2016 (fl. 01 do SEI! 0343723). Após regular notificação quanto ao AI nº 004492/2016, em 21/09/2016 (fl. 55 do SEI! 0343730), o interessado apresentou, em 11/10/2016, defesa (fls. 56 a 61 do SEI! 0343730).

O setor competente de primeira instância, em decisão motivada, datada de 15/09/2017 (SEI! 0945905 e 1066623), confirmou a prática de 11 (onze) infrações à legislação vigente, conforme previsto na alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA, aplicando a sanção de multa, considerando uma condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/08), no patamar mínimo, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), para cada um dos atos infracionais, perfazendo-se, ao final, o valor total de R\$ 8.800,00 (oito mil e oitocentos reais).

O interessado, devidamente notificado, quanto a decisão de primeira instância, em 13/10/2017 (SEI! 1192973), apresentou, em 31/10/2017, o seu recurso (SEI! 1215764), oportunidade em que faz as suas alegações.

Em 16/08/2019, o setor de segunda instância desta ANAC converteu o presente processo em diligência (SEI! 3318804 e 3322996), oportunidade em que o setor técnico apresenta um Relatório NURAC-POA, datado de 12/09/2019 (SEI! 3478109).

Por Despacho NURAC-POA, datado de 12/09/2019 (SEI! 3489483), o presente processo foi encaminhado à GOAG, esta que, pelo Despacho GOAG, datado de 18/09/2019 (SEI! 3513117), complementa as informações prestadas pelo NURAC-POA, com considerações do então Sr. Gerente de Operações da Aviação Geral.

O interessado, apesar de devidamente notificado em virtude da juntada de novos elementos e da identificação de vício sanável no recurso, em 04/10/2019 (SEI! 3534504 e 3612135), não apresenta as suas considerações, o que foi apontado pelo Despacho ASJIN, de 22/11/2019 (SEI! 3752339).

Pelo Parecer nº 715/2020/CJIN/ASJIN, de 24/09/2020 (SEI! 4801104), o então analista técnico desta ASJIN, sugere o retorno do presente processo para a Secretaria da ASJIN, de forma que esta venha a dotar as providências necessárias em relação ao fato de que não foi solucionado o vício decorrente de não constar nos autos instrumento de procuração para demonstrar a representação do interessado pela pessoa que assinou o Recurso, sendo sugerida nova notificação do interessado para que este possa promover o saneamento de tal questão. Pelo Despacho CJIN, de 02/10/2020 (SEI! 4802182), o presente processo retornou à Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores da ASJIN, conforme sugerido pelo então analista.

Pelo Ofício nº 10248/2020/ASJIN-ANAC, datado de 07/10/2020 (SEI! 4863834), o interessado foi notificado, em 15/10/2020 (SEI! 4952545), não apresentando, contudo, qualquer manifestação, o que foi apontado pelo Despacho ASJIN, de 11/03/2021 (SEI! 5466483). Em 04/05/2021, às 09h11min, o presente processo foi atribuído a este analista técnico.

Sendo assim, importante apontar que não houve a incidência da prescrição intercorrente, conforme estabelecido no §1º do art. 1º da Lei nº 9.873/99, pois os atos administrativos foram exarados dentro do

prazo previsto. Observa-se que não houve interrupção em seu processamento em prazo igual ou superior a 03 (três) anos, não incidindo, *assim*, a prescrição intercorrente em nenhum momento, não cabendo, *portanto*, o requerido pelo interessado.

Das Notificações do interessado no presente processo:

Observa-se que o interessado foi *devidamente notificado*, quanto ao referido Auto de Infração, em 21/09/2016 (fl. 55 do SEI! 0343730), oportunidade em que o Sr. João Batista assina o correspondente Aviso de Recebimento - AR, este referente à correspondência remetida para o **Condomínio Barramar II, Bloco 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA (CEP 65.071-387)**. Nesta oportunidade, o interessado confirma este seu endereço para correspondências, apresentando a sua defesa (fls. 56 a 64 do SEI! 0343730). Registra-se que, apesar de apócrifo este documento apresentado pelo interessado, o setor de primeira instância o acolhe e o considera, *para todos os efeitos legais*, como peça de defesa do interessado.

A decisão de primeira instância, *da mesma forma*, foi *devidamente* recebida pelo interessado, oportunidade em que, em 13/10/2017, o Sr. Clebson Andrade assina o recebimento do correspondente Aviso de Recebimento - AR, este referente à correspondência remetida para o **Condomínio Barramar III, Bloco Q 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA (CEP 65.071-387)** (SEI! 1192973). Registra-se, *então*, que, *nesta oportunidade*, apesar do interessado ter recebido a referida notificação quanto à decisão de primeira instância (SEI! 1098264), pois apresentou, *tempestivamente*, o seu recurso (SEI! 1215764), o endereço do remetente foi equivocado, o qual, *inclusive*, foi retificado no primeiro parágrafo de sua peça recursal.

Deve-se apontar que a decisão de segunda instância desta ASJIN, datada de 16/08/2019 (SEI! 3322996), concorda com sugestão do, *então*, analista técnico, o qual, no Parecer nº 1021/2019/JULG ASJIN/ASJIN, datado de 09/08/2019 (SEI! 3318804), aponta, *expressamente*, "[...] diante da incerteza dos fatos e buscando obter a justiça na decisão administrativa, e buscando preservar os direitos do interessado, no que tange à preservação dos princípios da ampla defesa e do contraditório, [...]", sugeriu converter o presente processo em diligência e, ainda, "[...] que a Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores da ASJIN [fosse] comunicada a respeito da informação de que não consta nos autos instrumento de procuração para demonstrar a representação do interessado pela pessoa que assinou o Recurso, para que sejam tomadas as providências cabíveis".

Observa-se que o Ofício nº 8798/2019/ASJIN-ANAC, datado de 24/09/2019 (SEI! 3534504), se limita a oportunizar ao interessado o **prazo de 10 (dez) dias**, a contar da data de recebimento desta intimação, para que, *querendo*, solicitasse vista dos autos e/ou formule alegações antes da decisão. Esta comunicação foi recebida pelo Sr. João Batista Barbosa, oportunidade em que este assina o correspondente Aviso de Recebimento - AR, o qual continha como endereço do remetente o **Condomínio Barramar II, S/N Bloco Q 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA (CEP 65.071-387)**, o qual, apesar de uma incorreção, se aproxima do endereço correto do interessado (SEI! 3612135).

O Despacho CJIN, de 02/10/2020 (SEI! 4802182), determinou o retorno do presente processo para a Secretaria, "[solicitando] que a Coordenadoria de Controle de Processos Sancionadores da ASJIN adote as providências cabíveis em relação ao fato de que não foi solucionado o vício decorrente de não constar nos autos instrumento de procuração para demonstrar a representação do interessado pela pessoa que assinou o Recurso".

Observa-se que o Ofício nº 10248/2020/ASJIN-ANAC, datado de 07/10/2019 (SEI! 4863834), se limita a oportunizar ao interessado o **prazo de 5 (cinco) dias**, contado da data de recebimento desta notificação, para que saneie a irregularidade, sob pena de reputar-se inexistente o ato. Esta comunicação foi recebida pelo Sr. João Batista, oportunidade em que este assina o correspondente Aviso de Recebimento - AR, o qual continha como endereço do remetente o **Condomínio Barramar II, S/N Bloco Q 05B - Apto. 106 - Calhau - São Luís/MA (CEP 65.071-387)**, o qual apresenta uma pequena incorreção, ao apontar tal Bloco como "Q", e, *também*, uma outra "grave" incorreção, **pois coloca o apto. 106 e não o apto. 306**, este último, *sim*, o correto.

Na verdade, não se sabe ao certo a relação do Sr. João Batista com o interessado, mas se pode determinar ser o primeiro capaz de receber comunicações remetidos ao último, Sr. Isaac Barreto de Andrade, conforme se observa na acima referida notificação, *esta quanto ao referido Auto de Infração*, oportunidade em que foi recebida pelo mesmo Sr. João Batista, em 21/09/2016 (fl. 55 do SEI! 0343730), mas deve-se, *sim*, observar que, *nesta ocasião*, o endereço estava correto, *ou seja*, **Condomínio**

Barramar II, Bloco 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA (CEP 65.071-387), o que foi, *inclusive*, corroborado pelo interessado em sua peça de defesa (fls. 56 a 64 do SEI! 0343730).

No entanto, salvo engano, não se pode afirmar a correção na notificação promovida pelo Ofício nº 10248/2020/ASJIN-ANAC, datado de 07/10/2019 (SEI! 4863834), pois, *como se apontou acima*, foi o mesmo encaminhado para endereço incorreto do interessado, na medida em que **mencionou o apto. 106 ao invés do apto. 306**, este último, *sim*, o correto.

Como dito acima, não se sabe da relação do Sr. João Batista com o interessado, mas, *a título de exemplificação*, caso o Sr. João seja um funcionário do referido Condomínio, na condição, *quem sabe*, de responsável pelo recebimento e distribuição das correspondências para os diversos/inúmeros condôminos, ao receber uma correspondência para o apto. 106, pode, *repito*, não ter, *devidamente*, encaminhado esta correspondência ao interessado, não nos permitindo garantir que o mesmo tenha, *realmente*, sido notificado para que suprisse o vício de representação apontado no presente processo.

Registra-se que este raciocínio apresentado no parágrafo anterior, *salvo engano*, não poderá ser utilizado para o Ofício nº 8798/2019/ASJIN-ANAC, datado de 24/09/2019 (SEI! 3534504), o qual se limita a oportunizar ao interessado o **prazo de 10 (dez) dias**, a contar da data de recebimento desta intimação, para que, *querendo*, solicitasse vista dos autos e/ou formulasse alegações antes da decisão, pois, *como visto*, esta comunicação foi recebida, *também*, pelo Sr. João Batista Barbosa, para o endereço que, *apesar de uma pequena incorreção*, esta não inviabilizou a sua entrega ao seu destinatário, o Sr. Isaac Barreto de Andrade.

Importante apontar que o Despacho ASJIN, de 02/10/2020 (SEI! 4802182), afirma ter "[...] observado que situação semelhante ocorreu no curso dos processos 00068.004881/2016-29, 00068.004940/2016-69 e 00068.004945/2016-91 do mesmo interessado, [...]". Então, *ao se verificar os referidos processos*, temos:

Processo nº. 00068.004881/2016-29:

- **Notificação do AI, de 19/07/2016:** Endereço: Rua São .Geraldo, 363 - Bairro Centro - Barro Preto - BA CEP 45.625-000
- **Sistema SACI, de 05/07/2016:** Endereço: RUA ÁLVARO PINHO LIMA, nº 128 - Jaçanã - Itabuna - BA CEP 45608-440
- **Ofício nº 378/2016/GOAG-PA/SPO, de 19/07/2016:** Endereço: Rua São .Geraldo, 363 - Bairro Centro - Barro Preto - BA CEP 45.625-000 (Não entregue)
- **Ofício nº 474/2016/GOAG-PA/SPO, de 09/09/2016:** Endereço: Condomínio Barramar II - Bloco 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA CEP 65.071-387
- **Aviso de Recebimento - AR, de 21/09/2016:** Endereço: Condomínio Barramar II - Bloco 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA CEP 65.071-387 (Recebido pelo Sr. João Batista)
- **Defesa do interessado (sem assinatura), de 11/10/2016:** Endereço: Condomínio Barramar II - Bloco 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA
- **NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 1839(SEI)/2017/CCPI/SPO-ANAC, de 26/09/2017:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR III - BL Q 05B - APTO 306 - CALHAU - SAO LUIZ - MA - CEP 65071387
- **Aviso de Recebimento - AR, de 13/10/2017:** Endereço: condomínio BARRAMAR III - BL Q 05B - APTO 306 -CALHAU - SÃO LUÍS - MA (Recebido pelo Sr. Clebson Andrade)
- **Recurso do Interessado, de 31/10/2017:** Endereço: Condomínio Barramar II - Bloco 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA
- **Ofício nº 8340/2019/ASJIN-ANAC, de 06/09/2019:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 306 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387
- **Aviso de Não-recebimento, de 24/09/2019:** CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 306 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387
- **Extrato RFB, de 03/10/2019:** Endereço: CND BARRAMAR II BLQ 05B AP 106 - CEP 65071-387 - CALHAU, SÃO LUÍS

- **Ofício nº 9134/2019/ASJIN-ANAC, de 04/10/2019:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 106 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387
- **Aviso de Recebimento - AR, de 18/10/2019:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 106 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387 (Recebido pelo Sr. João Batista)
- **Ofício nº 1703/2020/ASJIN-ANAC, de 04/03/2020:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B - AP 106 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387
- **Aviso de Recebimento - AR, 13/03/2020:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 106 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387 (Recebido pelo Sr. João Batista)

Como visto acima, ao se considerar os atos de notificação constantes do Processo nº. 00068.004881/2016-29, observa-se que este, *sim*, guarda semelhança com o presente processo ora em análise.

Processo nº. 00068.004940/2016-69:

- **Notificação do AI, de 19/07/2016:** Endereço: Rua São .Geraldo, 363 - Bairro Centro - Barro Preto - BA CEP 45.625-000
- **Sistema SACI, de 05/07/2016:** Endereço: RUA ÁLVARO PINHO LIMA, nº 128 - Jaçanã - Itabuna - BA CEP 45608-440
- **Ofício nº 385/2016/GOAG-PA/SPO, de 19/07/2016:** Endereço: Rua São .Geraldo, 363 - Bairro Centro - Barro Preto - BA CEP 45.625-000 (Não entregue)
- **Ofício nº 480/2016/GOAG-PA/SPO, de 09/09/2016:** Endereço: Condomínio Barramar II - Bloco 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA CEP 65.071-387
- **Aviso de Recebimento - AR, de 21/09/2016:** Endereço: Condomínio Barramar II - Bloco 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA CEP 65.071-387 (Recebido pelo Sr. João Batista)
- **Defesa do interessado (sem assinatura), de 11/10/2016:** Endereço: Condomínio Barramar II - Bloco 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA
- **NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 1845(SEI)/2017/CCPI/SPO-ANAC, de 27/09/2017:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II - BL Q 05B - APTO 306 - CALHAU - SAO LUIZ - MA - CEP 65071387
- **Aviso de Recebimento - AR, de 13/10/2017:** Endereço: condomínio BARRAMAR III - BL Q 05B - APTO 306 - CALHAU - SÃO LUÍS - MA (Recebido pelo Sr. Clebson Andrade)
- **Recurso do Interessado, de 31/10/2017:** Endereço: Condomínio Barramar II - Bloco 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA
- **Ofício nº 8342/2019/ASJIN-ANAC, de 06/09/2019:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 306 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387
- **Aviso de Não-recebimento, de 24/09/2019:** CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 306 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387
- **Extrato RFB, de 03/10/2019:** Endereço: CND BARRAMAR II BLQ 05B AP 106 - CEP 65071-387 - CALHAU, SÃO LUÍS
- **Ofício nº 9133/2019/ASJIN-ANAC, de 04/10/2019:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 106 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387
- **Aviso de Recebimento - AR, de 18/10/2019:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 106 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387 (Recebido pelo Sr. João Batista)
- **Ofício nº 1701/2020/ASJIN-ANAC, de 04/03/2020:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B - AP 106 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387
- **Aviso de Não-recebimento, de 08/05/2020:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B - AP 106 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387
- **Ofício nº 4168/2020/ASJIN-ANAC, de 26/05/2020:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR

II, BLQ 05B - AP 106 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387

- **Aviso de Recebimento - AR, 03/06/2020:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 106 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387 (Recebido, talvez, pelo próprio interessado, contudo, a assinatura do recebedor foi aposta no AR em "letra de forma", não conferindo com a assinatura do interessado - Ver Sistema SACI).

Como visto acima, ao se considerar os atos de notificação constantes do Processo nº. 00068.004940/2016-69, observa-se que este, sim, guarda semelhança com o presente processo ora em análise.

Processo nº. 00068.004945/2016-91:

- **Notificação do AI, de 19/07/2016:** Endereço: Rua São .Geraldo, 363 - Bairro Centro - Barro Preto - BA CEP 45.625-000
- **Sistema SACI, de 05/07/2016:** Endereço: RUA ÁLVARO PINHO LIMA, nº 128 - Jaçanã - Itabuna - BA CEP 45608-440
- **Ofício nº 383/2016/GOAG-PA/SPO, de 19/07/2016:** Endereço: Rua São .Geraldo, 363 - Bairro Centro - Barro Preto - BA CEP 45.625-000 (Não entregue)
- **Ofício nº 479/2016/GOAG-PA/SPO, de 09/09/2016:** Endereço: Condomínio Barramar II - Bloco 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA CEP 65.071-387
- **Aviso de Recebimento - AR, de 21/09/2016:** Endereço: Condomínio Barramar II - Bloco 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA CEP 65.071-387 (Recebido pelo Sr. João Batista)
- **Defesa do interessado (sem assinatura), de 11/10/2016:** Endereço: Condomínio Barramar II - Bloco 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA
- **NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 1847(SEI)/2017/CCPI/SPO-ANAC, de 27/09/2017:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II - BL Q 05B - APTO 306 - CALHAU - SAO LUIZ - MA - CEP 65071387
- **Aviso de Recebimento - AR, de 13/10/2017:** Endereço: condomínio BARRAMAR III - BL Q 05B - APTO 306 -CALHAU - SÃO LUÍS - MA (Recebido pelo Sr. Clebson Andrade)
- **Recurso do Interessado, de 31/10/2017:** Endereço: Condomínio Barramar II - Bloco 05B - Apto. 306 - Bairro Calhau - São Luís/MA
- **Ofício nº 8341/2019/ASJIN-ANAC, de 06/09/2019:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 306 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387
- **Aviso de Não-recebimento, de 24/09/2019:** CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 306 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387
- **Extrato RFB, de 03/10/2019:** Endereço: CND BARRAMAR II BLQ 05B AP 106 - CEP 65071-387 - CALHAU, SÃO LUÍS
- **Ofício nº 9131/2019/ASJIN-ANAC, de 04/10/2019:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 106 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387
- **Aviso de Recebimento - AR, de 18/10/2019:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 106 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387 (Recebido pelo Sr. João Batista)
- **Ofício nº 1702/2020/ASJIN-ANAC, de 04/03/2020:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B - AP 106 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387
- **Aviso de Recebimento - AR, 13/03/2020:** Endereço: CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 106 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387 (Recebido pelo Sr. João Batista).

Como visto acima, ao se considerar os atos de notificação constantes do Processo nº. 00068.004945/2016-91, observa-se que este, sim, guarda semelhança com o presente processo ora em análise.

Logo, conforme apontado pelo Despacho ASJIN, de 02/10/2020 (SEI! 4802182) , realmente, há

similaridade entre o presente processo em curso e os Processos 00068.004881/2016-29, 00068.004940/2016-69 e 00068.004945/2016-91, no que tange às notificações do interessado realizadas.

Pode-se concluir ter esta ANAC, *salvo engano*, ao verificar o Extrato da Receita Federal do Brasil - RFB, de 03/10/2019, este constante dos acima referidos Processos (Processos 00068.004881/2016-29, 00068.004940/2016-69 e 00068.004945/2016-91), **modificou suas notificações para apontar o Apto. 106 como correto, ao invés do Apto. 306, este declarado, pelo próprio interessado, em todas as suas peças de defesa quanto recursais.**

Sendo assim, no presente processo, deve-se apontar que o interessado, *no caso em tela*, não foi prejudicado quanto ao seus direitos constitucionais, relativos à *ampla defesa* e ao *contraditório*, pois apenas a notificação para saneamento do vício de representação apontado foi com base no Apto. 106, sendo todas as anteriores com base no Apto. 306, conforme declarado pelo próprio interessado.

Importante ressaltar que o interessado, *no presente processo*, foi, *devidamente*, notificado pelo Ofício nº 8798/2019/ASJIN-ANAC, datado de 24/09/2019 (SEI! 3534504), oportunidade em que foi comunicado quanto à "[...] **abertura de prazo para manifestação** em virtude da juntada de novos elementos e da identificação de vício sanável no recurso interposto, nos termos da Decisão (3322996) anexa" (**grifos no original**), esta que foi encaminhada e recebida no endereço constante no CONDOMINIO BARRAMAR II, BLQ 05B, AP 306 - CALHAU - SÃO LUÍS / MA - CEP 65.071-387. Registra-se que o interessado, *nesta oportunidade*, não apresentou quaisquer considerações, tanto quanto a juntada de novos elementos ao processo quanto à regularização do vício de representação apontado.

Ao se considerar as notificações constantes do presente processo, *apressadamente*, deve-se seguir no sentido do não conhecimento do recurso apresentado pelo interessado, na medida em que o mesmo não supriu, *tempestivamente*, o vício apontado por esta ASJIN, conforme apontado em sua Decisão Monocrática de Segunda Instância, datada de 16/08/2019 (SEI! 3322996). *No entanto*, este analista técnico tem algumas considerações, para, *ao final*, poder, *com segurança*, sugerir ao decisor desta ASJIN.

Considerações deste analista técnico quanto à possibilidade de conhecimento do recurso interposto pelo interessado:

1. O interessado, *devidamente notificado*, quanto a decisão de primeira instância, em 13/10/2017 (SEI! 1192973), apresentou, em 31/10/2017, o seu recurso (SEI! 1215764), oportunidade em que, apesar de constar, *ao final*, o nome do interessado, se verifica a assinatura de um "possível" representante, Sra. Giovanna Fernandes Tiago (OAB 43.178 - GO), não apresenta, *contudo*, qualquer tipo de instrumento para representação processual em nome do interessado. Quanto a este documento, pode-se, *no entanto*, observar haver uma rubrica na primeira página, a qual, *salvo engano*, se identifica outras constantes em diversos documentos do referido tripulante, todos extraídos do próprio processo. Observa-se, *ainda*, que a forma (formatação) do referido recurso possui similaridade com a peça apresentada, em 11/10/2016, *em sede de defesa* (fls. 56 a 61 do SEI! 0343730). Deve-se ressaltar que este recurso interposto vai no mesmo sentido dos interesses do interessado, os quais foram expostos *em sede de defesa, na verdade*, reiterando muitas de suas alegações iniciais. Registra-se, *também*, que a análise deste recurso interposto, *em hipótese alguma*, poderá, *de alguma forma*, vir a prejudicar o interessado.

2. O interessado, *devidamente notificado quanto ao AI nº 004492/2016*, em 21/09/2016 (fl. 55 do SEI! 0343730), apresentou, em 11/10/2016, defesa (fls. 56 a 61 do SEI! 0343730), oportunidade em que se observa que esta sua peça de resistência se encontra apócrifa, *ou seja*, sem assinatura, o que, *no entanto*, não impediu esta ANAC, através de seu setor de decisão de primeira instância, de analisar a tal peça e exarar a necessária decisão. Fazendo-se uma correlação, pode-se questionar: Caso o recurso interposto pelo interessado não contivesse qualquer assinatura, seria recebido por esta ANAC?

3. A Lei nº 9.784/99, que *regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal*, nos incisos VIII e IX, ambos do art. 2º, garante a "observância das formalidades essenciais

à garantia dos direitos dos administrados" e a "adoção de formas simples, suficientes para propiciar o adequado grau de certeza, segurança e respeito aos direitos dos administrados".

4. Ainda da Lei 9.784/99, deve-se apontar que o interessado deve apresentar o domicílio ou local para recebimento de comunicações (inciso III do art. 6º), sendo "vedada à Administração a recusa imotivada de recebimento de documentos, devendo o servidor orientar o interessado quanto ao suprimento de eventuais falhas" (parágrafo único do art. 6º). Logo, salvo engano, a Administração deveria ter insistido no endereço fornecido pelo interessado em sua peça inicial, *ou seja*, Condomínio Barramar II - Bloco 05B - **Apto. 306** - Bairro Calhau - São Luís/MA, lançando mão do endereço conseguido junto ao Sistema da RFB apenas após a confirmação de seu não recebimento, oportunidade em que, *só então*, se deve considerar o interessado como "não encontrado". Como o "erro", *ou melhor*, a diferença entre os endereços se reproduz apenas quanto ao número do apartamento (Apto. 106 ou Apto. 306), pode-se, *salvo engano*, acreditar haver outros equívocos. Sendo assim, este analista, *salvo engano*, entende que o processo administrativo sancionador desta ANAC deve seguir o trâmite apontado pela Lei nº 9.784/99, *em especial*, quanto ao referido inciso III do art. 6º.

5. *No caso em tela*, o setor competente de primeira instância, *em decisão motivada*, datada de 15/09/2017 (SEI! 0945905 e 1066623), confirmou a prática de 11 (onze) infrações à legislação vigente, conforme previsto na alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA, aplicando a sanção de multa, considerando uma condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/08), no patamar mínimo, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), *para cada um dos atos infracionais*, perfazendo-se, *ao final*, o valor total de R\$ 8.800,00 (oito mil e oitocentos reais). *Mesmo verificando-se superficialmente*, extrai-se dessa decisão a possibilidade da ocorrência do instituto da *infração de natureza continuada*, na medida em que, no mesmo período (abril/2015), ocorreram 11 (onze) atos infracionais cometidos pelo mesmo interessado, *a princípio*, de natureza semelhantes. Observa-se que, à época dos atos tidos como infracionais, *ou seja*, de abril de 2015, se encontrava em vigor a Resolução ANAC nº. 25/08 (revogada pela Resolução ANAC nº. 472/18), a qual, mesmo não se referindo, *expressamente*, à infração continuada, apresentava, *salvo engano*, a ideia de sua não aplicabilidade (§3º do art. 10). Em 04/12/2018, com a vigência da Resolução ANAC nº. 472/18, o instituto da *infração continuada* mereceu citação, conforme se verifica em seu art. 32, este recebendo nova redação pela Resolução ANAC nº. 566, de 12/06/2020, a qual alterou o §2º do art. 32 e acrescentou os art. 37-A e art. 37-B. Deve-se observar o *caput* do art. 82 desta Resolução ANAC nº 472/18, oportunidade ficou estabelecido que esta norma se aplica "a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis", logo, deve-se verificar a possibilidade ou não da aplicação do *instituto da infração de natureza continuada* em todos os processos em curso. A possibilidade de aplicação da Resolução ANAC nº 472/18, conforme visto no referido *caput* do art. 82, *salvo engano*, deve ser entendido no sentido de que deve ser observada a correta aplicação da sanção pelo setor de decisão de primeira instância, *ou seja*, deve-se garantir que esta decisão se encontra em conformidade com esta nova norma, *hoje em pleno vigor*. Registra-se que, no dia 04/12/2018, data de entrada em vigência da Resolução ANAC nº 472/18, o presente processo ainda se encontrava em curso, não "transitando em julgado administrativamente".

6. Registra-se que a Administração pode, *ou melhor*, deve convalidar os "defeitos sanáveis", desde que "não acarretarem lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros" (art. 55 da Lei nº 9.784/99). *Da mesma forma e no mesmo sentido*, "o não conhecimento do recurso não impede a Administração de rever de ofício o ato ilegal" (§2º do art. 63 da Lei nº 9.784/99). Conclui-se, *então*, que a Administração deve prezar pela correção processual, garantido ao interessado o *princípio do devido processo legal*, também em âmbito administrativo.

Após estas considerações, este analista técnico entende que o recurso apresentado pelo interessado, em 31/10/2017 (SEI! 1215764), deve ser conhecido por esta ANAC, recebendo-o para todos os efeitos esperados pelo interessado, na certeza de que a sua análise, *neste momento processual*, não trará qualquer tipo de prejuízo ao interessado, bem como, *da mesma forma*, não trará qualquer tipo de inconveniente a esta Administração Pública.

Sendo assim, este analista técnico dará continuidade ao presente processo, entendendo possível analisar as suas questões de mérito.

Da Regularidade Processual:

Como observado anteriormente, o interessado, *devidamente notificado quanto ao AI nº 004492/2016*, em 21/09/2016 (fl. 55 do SEI! 0343730), apresentou, em 11/10/2016, defesa (fls. 56 a 61 do SEI! 0343730), oportunidade em que faz as suas alegações. *Posteriormente*, após, *devidamente notificado*, quanto a decisão de primeira instância, em 13/10/2017 (SEI! 1192973), o interessado apresentou, em 31/10/2017, o seu recurso (SEI! 1215764), oportunidade em que faz suas alegações. *Apesar de devidamente notificado em virtude da juntada de novos elementos e da identificação de vício sanável no recurso*, em 04/10/2019 (SEI! 3534504 e 3612135), o interessado não apresenta as suas considerações, o que foi apontado pelo Despacho ASJIN, de 22/11/2019 (SEI! 3752339). Pelo Ofício nº 10248/2020/ASJIN-ANAC, datado de 07/10/2020 (SEI! 4863834), o interessado foi notificado, em 15/10/2020 (SEI! 4952545), não apresentando, *contudo*, qualquer manifestação, o que foi apontado pelo Despacho ASJIN, de 11/03/2021 (SEI! 5466483).

Sendo assim, aponto que o presente processo preservou os interesses da Administração Pública, bem como os princípios do *contraditório* e da *ampla defesa* do interessado.

3. DA FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função.

O interessado foi autuado por, *segundo à fiscalização, atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função*, contrariando a alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA e c/c os itens 135.243 (e)(1)(2) do RBAC 135, conforme as descrição nos referidos Autos de Infração, *acima já transcritos*.

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA, o qual dispõe o seguinte, *in verbis*:

CBA

(...)

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

(...)

II - infrações imputáveis a **aeronautas** e aeroviários ou operadores de aeronaves:

(...)

e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

(...)

(sem grifos no original)

Com relação à norma complementar, deve-se observar o disposto nos itens 135.243 (e)(1)(2) do RBAC 135, conforme abaixo, *in verbis*:

RBAC 135

(...)

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

(...)

(sem grifos no original)

Desta forma, ao se relacionar as ocorrências descritas pelo agente fiscal com o que determinam os dispositivos descritos acima, configuram-se o descumprimento da legislação em vigor.

4. DAS QUESTÕES DE FATO (*QUAESTIO FACTI*)

No caso em tela, a fiscalização desta ANAC, no Relatório de Fiscalização nº 70/2016/GOAG-PA/SPO, datado de 07/07/2016 (fls. 03 e 04v do SEI! 0343723), a fiscalização da ANAC conclui, *expressamente*, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização nº 70/2016/GOAG-PA/SPO (fls. 03 e 04v do SEI! 0343723)

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 o Sr. **ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794**, detentor da licença de PCH, iniciou 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:

(...)

Notas:

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).

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.

Inferese, pelo exposto, que o Sr. Isaac ao atuar 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 exercer a função de 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 nº 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 abril de 2015 (tabela com as etapas realizada no aludido período, em anexo) que o citado piloto voou sem, frise-se, estar qualificado para tanto.

(...)

ANEXOS:

1. Cópia do Ofício 471/2015/GOAG-PA/SPO - ISAAC - entregue em mãos;
2. Cópia de extrato da EO da PMR, em vigor, à época;
3. Cópia de extrato do programa de treinamento da PMR, em vigor, à época;
4. Cópia do extrato do INFO do SACI do piloto (...)
5. Cópia da CIV;
6. Cópia da FAP do Cheque realizado pelo Inspetor Vinicius Bretas Quintão, A-1589;
7. Cópia das papeletas referente ao ISAAC;
8. FAP do cheque em rota, realizado pelo Inspetor Max Adolfo Nardes;
9. Cópia dos diários de bordo dos voos realizados até o dia 29/05/2014;
10. Tabela das etapas realizadas no mês de abril de 2015;
11. Diário de bordo do ISAAC referente ao mês de abril de 2015.

(grifos no original)

Sendo assim, deve-se registrar que não há qualquer tipo de dúvida de que o recorrente, *realmente*, atuou como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função, conforme apontado pelo agente fiscal e materializado/relacionado no respectivo Auto de Infração.

5. DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO E DO ENFRENTAMENTO DOS ARGUMENTOS DE DEFESA

O interessado, *devidamente notificado quanto ao AI nº 004492/2016*, em 21/09/2016 (fl. 55 do SEI! 0343730), apresentou, em 11/10/2016, defesa (fls. 56 a 61 do SEI! 0343730), oportunidade em que faz diversas alegações.

Quanto aos argumentos trazidos pelo ente interessado em sede defesa, importante ressaltar que o setor técnico de decisão de primeira instância os enfrentou, *adequadamente*, oportunidade em que pode afastá-los, apresentando os necessários fundamentos de fato e de direito pertinentes ao caso em tela. *Nesse momento*, com fundamento no §1º do art. 50 da Lei nº. 9.784/99, este analista técnico afirma concordar com tais argumentos apresentados em decisão de primeira instância, datada de 15/09/2017 (SEI! 0945905 e 1066623), *em especial*, conforme apontado, *expressamente*, na referida decisão, abaixo, *in verbis*:

Análise de Primeira Instância (SEI! 0945905)

(...)

2. FUNDAMENTAÇÃO

(...)

2.2. Análise da Defesa

O Autuado, em sua defesa, inicialmente alegou que o Auto de Infração em tela encontra-se eivados de defeitos, sendo que o primeiro deles é o de que o presente estaria prescrito, nos termos do artigo 319 do CBAer, tendo em vista que a ocorrência teria ocorrido a partir de julho de 2014, e a ciência do fato por parte do Autuado fora ocorrer em 21/09/2016.

Essa primeira alegação não merece prosperar, uma vez que o referido dispositivo não mais vigora, tendo em vista a sua revogação após a entrada em vigor da Lei n.º 9.873/1.999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências, onde poderemos encontrar em seu artigo 1º, abaixo disposto *in verbis*:

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.

Importante, ainda, observamos que o artigo 8º da Lei n.º 9.873/1.999 revogou, expressamente, as demais disposições em contrário, ainda, que constantes de lei especial, como no caso do artigo 319 do CBAer:

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.

Assim sendo, não é somente a notificação do indiciado, a realização de atos para apuração em si dos fatos, a prolação de decisão condenatória e a tentativa de conciliação administrativa, que interrompem a prescrição intercorrente. As diligências para localizar o paradeiro do administrado, o saneamento do processo e outros atos que revelem o interesse da Administração, são suficientes para tirar o Processo Administrativo da “paralisia” e não ocorrer a prescrição intercorrente que, como visto, é uma sanção pela inércia total.

Em seguida, o Autuado alegou que o Processo Administrativo em análise é “*nulo em face da inexistência de autuação em flagrante, pois a Administração tinha a obrigação de lavrar o auto de infração imediatamente.*”.

Tal alegação não procede, uma vez que, para a total apuração dos fatos, era necessária uma longa análise dos Inspectores que, paralelamente, realizam outras atividades de fiscalização no âmbito desta Agência. Ademais, o Parecer PROC/ANAC n.º 056/2009, aprovado em 12/02/2009 pelo Sr. Procurador-Geral, assim entende sobre a prescrição, no âmbito da Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Aviação Civil – PF/ANAC, que:

*“(…) a ANAC tem cinco anos (art. 1º da Lei 9.783/99) para aplicar a multa e cinco anos (art. 1º do Decreto nº 20.910/32) para cobrá-la. Nos cinco anos destinados à aplicação da multa, a Agência não pode deixar o processo sem movimentação injustificada por mais de três anos, sob pena de ocorrer a prescrição intercorrente de que trata o § 1º, art 1º, da Lei nº 9.873/99. **Tais prazos para apurar infrações são interrompidos (recomeçam totalmente) pela citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; pela decisão condenatória recorrível (incisos I, II e III do art. 2º, da Lei nº 9.873/94.**” (g. n.)*

Conforme a Resolução ANAC n.º 25/2008, o Auto de Infração deve ser enviado ao interessado no caso da impossibilidade da entrega da segunda via do Auto de Infração no momento da lavratura, o que foi o caso, pois o Auto de Infração foi lavrado, após vasta análise, nas dependências desta Agência no município de Porto Alegre - RS:

Art. 6º O AI será lavrado em duas vias, sendo a original destinada à instrução do processo e a segunda a ser entregue ao autuado.

Art. 7º Na impossibilidade da entrega da segunda via do AI, no momento da lavratura ou no caso de recusa do autuado em recebê-la, o agente da autoridade de aviação civil deverá encaminhá-la por via postal, com aviso de recebimento, ou por outro meio que comprove a certeza de sua ciência.

(...)

Art. 12. Cabe defesa dirigida à autoridade competente para decidir sobre a aplicação de penalidades no prazo de vinte dias contados da data da ciência da autuação.

O Auto de Infração em tela foi devidamente encaminhado para o Autuado via notificação postal,

devidamente recebida pelo Autuado (fl. 55), e que possibilitou a apresentação da sua defesa. Logo, foi devidamente cumprido o que estabelece o inciso I, do artigo 3º da Lei n.º 9.784/1.999, na redação abaixo:

Art 3º O administrado tem os seguintes direitos perante a Administração, sem prejuízo de outros que lhe sejam assegurados:

I - ser tratado com respeito pelas autoridades e servidores, que deverão facilitar o exercício de seus direitos e o cumprimento de suas obrigações;

O presente Auto de Infração traz consigo a pretensão punitiva estatal mediante aplicação de multas, quando houver prática de infração, nestes casos, assume notável relevo o emprego dos princípios do Processo Sancionador Administrativo, principalmente aqueles do contraditório e ampla defesa, no exercício dos direitos inerentes ao devido processo legal (artigo 5º, incisos LV, LIV, LVII, XLV e XLVI, da Constituição Federal).

A razão não poderia ser outra senão aquela do papel que o processo administrativo envolve, como parte significativa da atividade sancionadora do Estado, preparatória do título executivo extrajudicial que poderá ensejar posterior execução fiscal ou, em casos extremos, sanções penais. Diante de tantas e significativas possíveis afetações ao direito dos indivíduos, a Constituição de 1988, ao instaurar um Estado Democrático de Direito, não poderia afastar do processo, inclusive o administrativo, a presunção de inocência e o dever de contraditório em todas as suas etapas.

O direito à defesa é a resposta da democracia contra os arbítrios do Estado, o que reclama efetividade plena, como norma constitucional a ser concretizada em todos os casos. Não basta “abrir prazo” ou dar direito de manifestação ao acusado para que se admita por satisfeito o direito à ampla defesa. Todas as suas provas devem ser consideradas e qualquer glosa ou exigência devem ser amplamente motivados, ao amparo da presunção de inocência, da prevalência do ônus da prova de quem acusa, mas especialmente com respeito ao princípio penal que protege o benefício da dúvida, o que não pode ser motivo para desqualificação dos atos praticados, para impor regimes mais gravosos, como arbitramentos e outros.

As garantias das provas e do dever de ônus da prova da autoridade aeronáutica (quem acusa) também são exigidas na conformidade necessária com a Constituição. A Administração Pública somente pode impor ao particular penalidades com provas inequívocas dos fatos geradores (aqueles que ensejaram na lavratura do Auto de Infração). Este é o mínimo de segurança jurídica do ordenamento jurídico brasileiro.

Destarte, os princípios do direito de defesa, da presunção de inocência, do ônus da prova, vê-se, terão sempre cabimento nos processos administrativos relativos a autos de infração em análise por esta Agência. Contraria o Estado Democrático de Direito fundado pela Constituição de 1988 admitir uma aplicação do Código Brasileiro de Aeronáutica ou dos regulamentos, sem o filtro dos seus princípios. Logo, a lavratura do Auto de Infração é apenas o primeiro passo de um processo que observa, como princípio fundamental, a presunção de inocência e as garantias democráticas do contraditório e do dever de ônus da prova a quem acusa.

Sobre o descumprimento dos incisos II e III da Resolução ANAC n.º 25/2008, citada pelo Autuado, é necessário informar que a infração foi devidamente descrita, ao citar que o Autuado realizou voos no mês de abril de 2015, devidamente descritos em Tabela anexa ao Auto de Infração (fl. 05), como Piloto em Comando sem possuir a devida qualificação. Ainda foi observada corretamente a fundamentação legal para a infração, qual seja, o artigo 302, inciso II, alínea “e” do CBAer; e a legislação complementar infringida, a seção 135.243 (e) (1) (2) do RBAC 135, que traz os requisitos para um Piloto ser Comandante em aeronaves regidas pelo citado Regulamento.

Portanto, foram plenamente cumpridos os requisitos dos incisos II e III da Resolução ANAC n.º 25/2008:

Art. 8º O AI deve conter os seguintes requisitos:

(...)

II - descrição objetiva da infração;

III - disposição legal ou normativa infringida;

Desta forma, o Autuado responde pelo descumprimento do que é estipulado pelo RBAC 135 no que tange aos mínimos de experiência para tripulantes.

O Autuado sustentou o Princípio do *Non Bis In Idem*, quando afirma que a autoridade da Aviação Civil examinou todos os seus aspectos quanto da emissão do presente Auto de Infração, e mesmo assim, autuou por diversas vezes o administrado pelo mesmo fato gerador. Nas suas palavras, eis o que pondera:

"(...)

Denota-se a clássica incidência do bis in idem, eis que a Agência busca simplesmente arrecadar várias vezes sobre o mesmo fato, e que ao final, pretende multiplicar não apenas as infrações impostas ao operador da aeronave, como implicitamente, almeja gerar várias condutas sobre as anotações em tese assinaladas.

Tal conduta não deve ser admitida em qualquer hipótese!

Tanto assim que os autos de nº 004380/2016, 004385/2016, 004392/2016, 004402/2016, 004410/2016, 004430/2016, 004435/2016 e 004439/2016 (impostos à empresa PMR Táxi Aéreo Ltda.), e os 004443/2016, 004447, 004454, 004414, 004417, 004395 e o 004403 004424, todos também de 2016, versam sobre a mesma conduta, o que, no máximo, há de se gerar uma única autuação.

(...)"

Neste ponto registra-se a inexistência de uma "infração única". Em que pese tenha sido apontada a violação de um mesmo dispositivo legal em todas as infrações, certo é que isso não afasta a existência dos vários atos infracionais, passíveis de punição. Não se pode alegar que a violação ao dispositivo em comento ocorreu uma única vez, porque esta não é a realidade dos fatos. Cada operação realizada pelo piloto e constatada pela fiscalização, representa consequências individuais, uma vez que cada uma delas comprometeu a segurança operacional e constituiu risco à segurança, à propriedade e, principalmente, à vida.

O Autuado queixou-se de que precisa tomar conhecimento sobre as provas do presente Processo Administrativo, nos seguintes dizeres:

"(...)

Logo, precisa o defendente de tomar conhecimento do teor das provas apontadas como fatores determinantes para a imposição de qualquer medida negativa, pois se consta algo nesse sentido que corrobore uma ilação, ou qualquer coisa da espécie, será uma mentira, perpetrada com má fé, o que ensejará medidas de ordem legal para apurar tal situação!

(...)"

Quanto ao direito de ampla defesa do Autuado, faz-se as seguintes considerações.

Tal como previsto na Carta Magna, qual seja em seu artigo 5º, inciso LV, assegura-se aos interessados o direito ao contraditório e à ampla defesa, não só aos litigantes em processo judicial, mas também no âmbito administrativo. Referido direito também se reproduziu na Lei n.º 9.784/1.999, que regula o Processo Administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

*Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, **ampla defesa**, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.*

(...)

CAPÍTULO II

DOS DIREITOS DOS ADMINISTRADOS

Art. 3º O administrado tem os seguintes direitos perante a Administração, sem prejuízo de outros que lhe sejam assegurados:

I - ser tratado com respeito pelas autoridades e servidores, que deverão facilitar o exercício de seus direitos e o cumprimento de suas obrigações

II - ter ciência da tramitação dos processos administrativos em que tenha a condição de interessado, ter vista dos autos, obter cópias de documentos neles contidos e conhecer as decisões proferidas

III - formular alegações e apresentar documentos antes da decisão, os quais serão objeto de consideração pelo órgão competente

IV - fazer-se assistir, facultativamente, por advogado, salvo quando obrigatória a representação, por força de lei. (g. n.)

Ainda nesse sentido, a Instrução Normativa n.º 08/2008, da ANAC, afigura o direito acima mencionado, nos seguintes termos:

Art. 20. A defesa do autuado poderá ser feita pessoalmente ou por procurador, hipótese em que será obrigatória a apresentação do correspondente instrumento de mandato e cópia do contrato social.

§ 1º A parte interessada acompanhará o procedimento administrativo, podendo ter vistas dos autos, na repartição, bem como deles extrair cópias, mediante o pagamento da despesa correspondente.

§ 2º Os pedidos de vista ou de obtenção de cópias serão atendidos pela unidade organizacional responsável. (g. n.)

Posto isso, não se restringiu a oportunidade da parte interessada se defender da imputação e de provar o que alega, bem como o direito de obtenção de vistas dos autos, em todo procedimento administrativo. Vislumbra-se, ao contrário, prova inequívoca de ciência da notificação (Aviso de

Recebimento dos Correios de fl. 55), o qual visou garantir o acesso do Interessado não só à irregularidade a ela imputado, como também a existência de Processo Administrativo em curso nesse Órgão, no qual, reiterar-se, não fora constatado, em momento algum, qualquer pedido de vista dos autos, ou o pagamento da despesa correspondente.

Sobre a afirmação do Autuado do vício na motivação para a lavratura do presente Auto de Infração, a capitulação citada pelo Autuado em sua defesa não é a mesma presente no Auto de Infração. Reforça-se que o Autuado possui responsabilidade nas infrações cometidas, na forma do artigo 294 do CBAer. Assim, não há o que se falar em vício material na motivação do Auto de Infração em tela, conforme alegou o Autuado.

Com relação ao mérito da questão, os fatos foram constatados após farta análise dos documentos acostados aos autos, durante Auditoria feita na empresa PMR TÁXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.. Foi verificado que o Autuado realizou diversos voos como Piloto em Comando sem estar devidamente qualificado na forma da seção 135.243 (e) (1) (2) do RBAC 135. Importante ressaltar que cada voo realizado se trata de uma infração autônoma.

Ex positis, considerando todos os argumentos utilizados pelo Autuado em sua defesa, bem como suas provas acostadas aos autos; e por outro lado, os relatos feitos pela fiscalização corroborados pela farta apresentação de evidências, pode-se concluir de forma cristalina que houve a prática de infrações, já que é inegável que o Autuado atuou na função de Comandante sem possuir a qualificação mínima exigida pelas normas vigentes. Ademais, a Lei n.º 9.784/1.999 dispõe, em seu artigo 36, que “*cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para instrução e do disposto no artigo 37 desta Lei.*”.

(...)

(grifos no original)

Observa-se que as considerações apostas pelo setor de decisão de primeira instância (SEI! 0945905 e 1066623), *conforme visto acima*, foram amplas e sólidas, abordando todas as questões apresentadas pelo interessado *em sede de defesa*, sendo, assim, *neste ato*, corroboradas por este analista técnico.

O setor competente de primeira instância, *em decisão motivada*, datada de 15/09/2017 (SEI! 0945905 e 1066623), confirmou a prática de 11 (onze) infrações à legislação vigente, conforme previsto na alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA, aplicando a sanção de multa, considerando uma condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/08), no patamar mínimo, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), *para cada um dos atos infracionais*, perfazendo-se, *ao final*, o valor total de R\$ 8.800,00 (oito mil e oitocentos reais), conforme a Tabela abaixo:

					Trecho	
Nº	Data	Diário de Bordo Nº	Folha Nº	Etapa	De	Para
1	10/04/2015	12/PP-PIT/2014	48	1	SBSL	SWLW
2	10/04/2015	12/PP-PIT/2014	48	2	SWLW	SJBY
3	10/04/2015	12/PP-PIT/2014	48	3	SJBY	SBSL
4	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	1	SBSL	SBIZ
5	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	2	SBIZ	SBMA
6	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	3	SBMA	SBMA
7	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	4	SBMA	SBMA
8	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	1	SBMA	SBIZ
9	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	2	SBIZ	ZZZZ
10	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	3	ZZZZ	SBIZ
11	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	4	SBIZ	SBSL

NOTA IMPORTANTE: Observa-se que o Auto de Infração nº. 004492/2016, de 11/07/2016 (fl. 01 do SEI! 0343723), aponta, *expressamente*, que “[foi] constatado, [...] no período entre o dia 01.06.2015 e o dia 03.06.2015, que o Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, detentor da licença de PCH, iniciou sua atuação como piloto em comando, após o dia 29/05/2014, sem possuir a devida qualificação, [...]”. O presente auto se refere as etapas realizadas no período relativo ao mês de abril de 2015 (tabela com as etapas realizada no aludido período, em anexo) que o citado piloto voou sem, frise-se, estar qualificado para tanto”, apresentado a Tabela acima, oportunidade em que se verifica a operação de 11 (onze) voos em desacordo com a normatização em vigor. *Como dito acima*, o setor de decisão de primeira instância, *contudo*, em análise de primeira instância, datada de 15/09/2017 (SEI! 0945905), aponta, *expressamente*, “[...] das etapas realizadas pelo Autuado no mês de abril de 2015 (fl. 05), o

referido tripulante realizou um total de 11 (onze) voos, no mês de abril de 2015, sem estar devidamente qualificado, conforme as páginas dos Diários de Bordo das aeronaves PP-PIT e PP-MFR (fl. 49/51)", acrescentando, ainda, que "[cada] voo realizado pelo tripulante é uma infração autônoma. O Auto de Infração n.º 004492/2016 foi lavrado em 11/07/2016". *Deste modo*, restam comprovadas no total, somados todos voos realizados [vide Tabela acima], **11 (onze) infrações tipificadas na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA e c/c os itens 135.243 (e)(1)(2) do RBAC 135**, aplicando, *ao final*, uma sanção de multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), para cada um dos 11 (onze) atos infracionais cometidos, **perfazendo-se, assim, uma sanção de multa no valor de R\$ 8.800,00 (oito mil e oitocentos reais)** (SEI! 1066623).

No entanto, oportunamente, este analista técnico tecerá algumas considerações importantes, as quais poderão influir na decisão administrativa final.

O interessado, *devidamente notificado*, quanto a decisão de primeira instância, em 13/10/2017 (SEI! 1192973), apresentou, em 31/10/2017, o seu recurso (SEI! 1215764), oportunidade em que alega que:

(i) houve a incidência do instituto da prescrição administrativa - *Como visto em preliminares a esta análise*, esta alegação não pode prosperar, pois todos os atos administrativos exarados no presente processo foram verificados por este analista, o qual pode, *com segurança*, apontar as suas respectivas validades e, *ainda*, a não incidência do instituto da prescrição administrativa.

(ii) a atuação dos INSPAC não possui qualquer caráter pedagógico, mas meramente punitivo - Esta alegação, *no entanto*, não condiz com a verdade, pois, *apesar da sanção aplicada pelo setor de decisão de primeira instância desta ANAC ser de multa pecuniária*, esta, *sim*, tem o seu caráter punitivo, na medida em que, *num primeiro momento*, atinge ao patrimônio do agente infrator, mas, *também*, *num segundo momento*, observa-se a sua carga pedagógica, contribuindo, *então*, para uma cultura de segurança das operações e, *ao final*, na não-recorrência do ato infracional.

(iii) não houve qualquer reverberação negativa aos supostos atos, bem como a não incidência de qualquer outra infração desde então - O fato dos atos tidos como infracionais não ter resultado em qualquer tipo de repercussão negativa, *conforme alegado pelo interessado*, não serve como excludente, pois todos os atos infracionais devem ser apurados e, *após o devido processo legal administrativo*, serem sancionados, *se for o caso, independentemente*, de culpa ou dolo, ou de qualquer tipo de resultado. *Da mesma forma*, o fato do interessado, *desde então*, não ter qualquer outra infração, *como alegado*, deve ser considerado como o esperado pelo órgão regulador, não servindo, *contudo*, como excludente de sua responsabilidade administrativa quantos aos atos infracionais já cometidos.

(iv) deveria ter sido aplicada sanção de advertência - *Conforme apresentado acima*, os atos tidos como infracionais foram bem materializados pelo agente fiscal, o qual apontou todos os fundamentos de fato e de direito necessários ao perfeito processamento em desfavor do interessado, oportunidade em que, *também*, identificou o correto enquadramento dos atos em desacordo com a norma vigente, bem como o seu correspondente valor de sanção.

(v) a defesa apresentada não foi sequer analisada dentro do escopo da legalidade, mas apenas pela conveniência da Administração Pública - Esta alegação não pode prosperar, pois, *como visto acima*, o setor de decisão de primeira instância, além dos aspectos legais, verificou, *sim*, a questão de mérito nas alegações do interessado, oportunidade em que pode afastá-las, decidindo, *ao final*, pela aplicação da sanção de multa.

(vi) o procedimento é nulo de pleno direito em face de inexistência de atuação em flagrante, pois a Administração tinha a obrigação de lavrar o auto de infração imediatamente - A fiscalização desta ANAC não está limitada a apenas processar o ato infracional verificado quando em flagrante, *conforme alegado pelo interessado*, mas, desde que observada a Lei nº 9.873/99, todo ato em desacordo com a normatização deve ser apurado e processado, quando, *porventura*, se tem a possibilidade de se configurar em ato infracional.

(vii) é dever da Administração a autuação em flagrante, pois além de garantir ao ato administrativo o necessário grau de certeza e segurança, possibilita ao autuado o exercício do contraditório e da ampla defesa - Esta alegação do interessado não pode prosperar, pois, *como dito acima*, a fiscalização desta ANAC não se limita na verificação apenas em flagrante dos atos infracionais cometidos pelos regulados. Importante se observar que todos os direitos do interessado foram preservados no presente processo administrativo sancionador, oportunidade em que pode apresentar as suas alegações. O fato do ato infracional não ter sido identificado em flagrante, *conforme alegado*, não impediu do interessado ter a sua disposição todos os instrumentos processuais necessários para o pleno exercício de seus direitos constitucionais, *em especial*, quanto ao *contraditório* e à *ampla defesa*.

(viii) em que pese a Administração ter presunção de legitimidade dos atos que pratica, a verdade é que o ordenamento jurídico brasileiro não admite a cominação de sanção por mera presunção da infração - *No presente processo*, observa-se que o agente fiscal, *adequadamente*, materializou os atos infracionais cometidos, oportunidade em que pode apresentar todos os fundamentos de fato e de direito necessários ao pleno entendimento da matéria de fundo, configurando, *assim, plenamente*, todos os atos infracionais cometidos. *Na verdade*, a fiscalização, *neste caso*, não se utilizou apenas do seu *poder de polícia*, este que lhe atribui a presunção de *legitimidade e certeza* de seus atos, mas, *como visto acima*, bem materializou os atos tidos como infracionais.

(ix) o infrator tem o direito de ser imediatamente notificado, ainda no local da infração, pois é inegável que o processo administrativo começa com a lavratura do auto de infração - Esta alegação não pode prosperar, pois, *como visto acima*, o interessado foi, *sim*, notificado quanto ao referido Auto de Infração, oportunidade em que, *inclusive*, pode apresentar a sua defesa. O interessado, *devidamente notificado quanto ao AI nº 004492/2016*, em 21/09/2016 (fl. 55 do SEI! 0343730), apresentou, em 11/10/2016, defesa (fls. 56 a 61 do SEI! 0343730), oportunidade em que faz as suas alegações.

(x) reitera as suas alegações apostas *em sede de defesa* - *Conforme visto acima*, as alegações do interessado, *apostas em sede de defesa*, foram, *adequadamente*, analisadas e afastadas pelo setor de decisão de primeira instância, oportunidade em que apresentou as suas considerações, estas que, *neste ato*, foram corroboradas por este analista técnico.

(xi) caso se admita a lógica da aplicação da penalidade proposta, nesse caso, há uma vedação imposta pelo princípio do "*non bis in idem*" - *Neste sentido*, este analista técnico, *oportunamente*, irá tecer alguns comentários, reconhecendo a possibilidade da aplicação, *no caso em tela*, não do instituto do *non bis in idem*, mas, *sim*, do *instituto de natureza continuada* em todas as permissões de operações realizadas pelo interessado em total desacordo com a normatização em vigor à *época*. Caso, *no caso em tela*, seja possível a aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, o cálculo da sanção aplicada em definitivo, *se for o caso*, será realizado de acordo com a normatização em vigor, *ou seja*, pelo disposto no artigo 37-B da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18.

(xii) a ANAC aponta não ser sua a obrigação de fornecer e "ofertar cópias" - Esta analista técnico, *ao analisar o presente trâmite processual*, não observou qualquer vício que possa vir a ser alegado, não identificando qualquer tipo de mácula no processamento ora em curso, não havendo, *assim*, qualquer razão para que qualquer dos atos administrativos exarados venha, *porventura*, a ser anulado. Observa-se que existe um procedimento a ser seguido para a obtenção de cópias do processo administrativo sancionador nesta ANAC, o qual, *contudo*, se diferencia do procedimento de vista ao processo. Esta alegação do interessado não pode prosperar, pois sem o condão de excluir a sua responsabilização quanto aos atos infracionais que lhe estão sendo imputados no presente processo. Registra-se que ao interessado, *em todos os momentos*, foi oportunizada, *a qualquer tempo*, a ciência de todo o trâmite processual e a oportunidade para, *querendo*, viesse a apresentar as suas considerações.

Sendo assim, deve-se apontar que a interessada, *tanto em sede de defesas quanto em recurso*, não consegue apontar qualquer excludente quanto aos atos infracionais que lhe estão sendo imputados no

presente processo.

6. QUANTO À POSSIBILIDADE DE REFORMA DA DECISÃO

Observa-se que o agente fiscal, *ao lavrar o referido Auto de Infração*, aponta que "[...] se refere as etapas realizadas no período relativo ao mês de abril de 2015 (tabela com as etapas realizada no aludido período, em anexo) que o citado piloto voou sem, frise-se, estar qualificado para tanto", conforme abaixo, *in verbis*:

Auto de Infração nº 004492/2016 (fl. 01 do SEI! 0343723)

(...)

CÓDIGO DA EMENTA: 00.0007565.0611

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função.

HISTÓRICO: 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 o Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, detentor da licença de PCH, iniciou 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 relativo ao mês de abril de 2015 (tabela com as etapas realizada no aludido período, em anexo) que o citado piloto voou sem, frise-se, estar qualificado para tanto.

CAPITULAÇÃO: artigo 302, inciso II, alínea "e" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986Item 135.243 do RBAC 135

(...)

ANEXO:

					Trecho	
Nº	Data	Diário de Bordo Nº	Folha Nº	Etapas	De	Para
1	10/04/2015	12/PP-PIT/2014	48	1	SBSL	SWLW
2	10/04/2015	12/PP-PIT/2014	48	2	SWLW	SJBY
3	10/04/2015	12/PP-PIT/2014	48	3	SJBY	SBSL
4	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	1	SBSL	SBIZ
5	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	2	SBIZ	SBMA
6	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	3	SBMA	SBMA
7	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	4	SBMA	SBMA
8	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	1	SBMA	SBIZ
9	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	2	SBIZ	ZZZZ
10	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	3	ZZZZ	SBIZ
11	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	4	SBIZ	SBSL

Registra-se, então, um total de 11 (onze) operações, conforme extraídos da Tabela em anexo ao referido Auto de Infração, estes objetos do presente processo, todas em total desacordo com a normatização em vigor.

Dessa forma, diante das irregularidades apontadas pelo agente fiscal, entende-se, *na verdade*, terem sido cometidos 11 (onze) atos infracionais distintos, cada um correspondente a uma operação realizada pelo interessado, em total afronta à norma.

Por todo o exposto, verifica-se que o processo ora em análise possui, *na verdade*, **onze infrações distintas**, por consequência, cada uma delas passível de aplicação de sanção administrativa.

No caso em tela, é válido observar que os valores de multa previstos para alínea 'e' do inciso II do art. 302 do CBA constante no ANEXO I, *pessoa física*, na Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos) são os mesmos previstos na Resolução ANAC nº 472/2018 (atualmente em vigor), *ou seja*, R\$ 800,00 (grau mínimo), R\$ 1.400,00 (grau médio) ou R\$ 2.000,00 (grau máximo), **para cada ato infracional cometido**.

Observação Importante: Para este cálculo foi utilizado o valor referente ao *patamar mínimo*, previsto para cada ato infracional (R\$ 800,00), conforme entendimento extraído da decisão de primeira instância (SEI! 1066623), o que deverá ser analisado, *por este analista técnico*, oportunamente.

7. QUANTO À DOSIMETRIA DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Importante, *quanto à dosimetria da sanção a ser aplicada em definitivo*, se verificar se, *no caso em tela*, deve-se aplicar alguma das condições atenuantes e/ou agravantes, estas previstas nos incisos dos §§1º e 2º, ambos do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08 (também previstos nos incisos dos §§1º e 2º, ambos do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18), bem como, *como apontado acima*, se, *realmente*, pode-se aplicar o instituto da *infração de natureza continuada*, o que, *então*, poderá influir na decisão final desta ASJIN.

Das Condições Atenuantes:

Ressalta-se que o CBA, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. *Nesse sentido*, a Resolução ANAC nº. 25/2008, que, à época, *dispunha sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC*, no *caput* do seu art. 22, aponta que "[para] efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes".

Em decisão de primeira instância, foi reconhecida uma condição atenuante, conforme previsto no inciso III do §1º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC. nº 25/08 (também previsto no inciso I dos §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18), conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

(...)

CAPÍTULO II - DAS ATENUANTES E AGRAVANTES

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

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;

III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

(...)

(sem grifos no original)

Deve-se concordar com esta posição, pois a condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08 ("reconhecimento da prática da infração"), não deve ser aplicada, na medida em que, *conforme se observa do processamento ora em curso*, o interessado nega os fatos ocorridos, estes que resultaram nos atos infracionais cometidos, apontando, *entre outras coisas*, a incidência do instituto do *bis in idem*, requerendo a nulidade do referido Auto de Infração.

Entende-se que, quanto à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08 (também previsto no inciso I dos §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18) ("reconhecimento da prática da infração"), 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, *ou seja*, o autuado deve reconhecer, *expressamente*, o cometimento da conduta infracional.

Segundo entendimento desta ASJIN, inexistente a possibilidade da concessão deste tipo de condição atenuante (inciso I), quando o interessado, *durante o processamento em seu desfavor*, apresenta argumento contraditório ao necessário "reconhecimento da prática da infração", como, *por exemplo*: (i) alegação de algum tipo de excludente de sua responsabilidade pelo cometimento do ato infracional; (ii) arguição de inexistência de razoabilidade para a manutenção da sanção aplicada; (iii) requerimento no sentido de afastar a sanção aplicada; e ou (iv) requerimento de anulação do auto de infração

e, *consequentemente*, o arquivamento do processo sancionador.

Cumpra mencionar a Súmula Administrativa aprovada pela Diretoria desta Agência, conforme Decisão nº 73, de 24/05/2019, publicada na Seção 1, página 02, do D.O.U., de 30/05/2019, conforme redação abaixo, *in verbis*:

SÚMULA ADMINISTRATIVA ANAC Nº 001/2019

ENUNCIADO: A apresentação pelo autuado de argumentos contraditórios ao “reconhecimento da prática da infração” é incompatível com a aplicação da atenuante prevista no art. 22, § 1º, inciso I, da Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, e no art. 36, § 1º, inciso I, da Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, a menos que se trate de explanação do contexto fático no qual ocorreu a infração ou de questões preliminares processuais.

Sendo assim, como visto, o interessado, desde que se apresenta ao processamento, não reconhece o cometimento dos atos infracionais que lhe estão sendo imputados no presente processo, buscando, ao atacar o número de infrações a serem consideradas no processo em curso, excluir a sua responsabilidade administrativa, podendo-se, então, considerar que não houve a materialização da condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº 25/08 (também prevista no inciso I do §1º. do art. 36 da hoje vigente Resolução ANAC nº 472/18) ("reconhecimento da prática da infração").

Com relação à aplicação da condição atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº 25/08 (também prevista no inciso II do §1º do art. 36 da hoje vigente Resolução ANAC nº 472/18), com base no fundamento de que o interessado adotou, *voluntariamente*, providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, não pode prosperar. *Nesse sentido*, há o entendimento nesta ASJIN de que o simples cumprimento, *em momento posterior à autuação*, das obrigações previstas na normatização, *por si só*, não pode ser considerado como uma providência voluntária, nem eficaz, de forma que venha, *de alguma forma*, a amenizar as consequências do ato infracional já consumado. Este tipo de condição atenuante só poderá ser aplicada no caso em que no correspondente processo sancionador constar a necessária materialização de que as ações do interessado tenha, *comprovadamente*, atendido a todos os requisitos da norma, *ou seja*, tenha sido de forma voluntária, não impulsionada pela autuação, e que tenha, *também*, se demonstrado eficaz quanto às consequências da infração cometida, *o que não ocorreu no caso em tela*.

Em consulta realizada em 26/05/2021, quanto à folha SIGEC do interessado, observa-se a ausência de sanções administrativas compreendidas dentro do prazo de um ano da aplicação das sanções objetos do presente processo. Dessa forma, observa-se que tal circunstância pode ser aplicada, configurando, no caso em tela, a presença da condição atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº 25/08 (também prevista no inciso III do §1º do art. 36 da hoje vigente Resolução ANAC nº 472/18).

Das Condições Agravantes:

Em decisão de primeira instância, não foi reconhecida nenhuma condição agravante, conforme previsto nos incisos do §2º do artigo 22 da então vigente Resolução ANAC. nº 25/08 (também prevista nos incisos do §2º do art. 36 da hoje vigente Resolução ANAC nº 472/18), conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 25/08

(...)

CAPÍTULO II - DAS ATENUANTES E AGRAVANTES

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

(...)

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.

§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.

(...)

(sem grifos no original)

Pode concordar com esta posição do setor de decisão de primeira instância, pois, *ao se analisar todo o processamento em curso*, deve-se reconhecer que este não apresenta nenhuma circunstância agravante, conforme previsto nos incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08 (também previstas nos incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18).

Em sendo assim, no caso em tela, observa-se existir uma condição atenuante, conforme previsto no inciso III do §1º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC. nº 25/08 (também previsto no inciso III dos §1º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18), bem como, nenhuma circunstância agravante, conforme previsto nos incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08 (também previstas nos incisos do §2º do art. 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/18).

Destaca-se que o valor da sanção de multa referente alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA constante no ANEXO II, *pessoa jurídica*, na *então vigente* Resolução ANAC nº 25/2008, são os mesmos previstos na *hoje vigente* Resolução ANAC nº 472/2018, *ou seja*, R\$ 800,00 (grau mínimo), R\$ 1.400,00 (grau médio) ou R\$ 2.000,00 (grau máximo), **para cada ato infracional cometido**. Logo, *ao caso em tela*, deve-se aplicar o *patamar mínimo* da sanção de multa prevista para cada ato infracional (R\$ 800,00), tendo em vista a possibilidade de aplicação de uma das condições atenuantes e nenhuma das condições agravantes, *como visto acima*.

Assim, tendo em vista os valores dispostos para alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA e, *ainda*, a evidência de que ocorreram **11 (onze) infrações distintas** no processo administrativo ora em análise, por ter o interessado *atuado como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função*, é possível que a sanção final do regulado seja mantida no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), este o *patamar mínimo* para cada uma das infrações realmente cometidas, *ou seja*, 11 (onze), totalizando, *assim*, o valor de **R\$ 8.800,00 (oito mil e oitocentos reais)**.

No entanto, ainda antes de se determinar o valor final a ser aplicado como sanção definitiva, deve-se adentrar à questão da aplicabilidade do instituto da *infração de natureza continuada*, *como já adiantado acima*, este que deve ser aplicado *ao caso em tela*.

Quanto à Aplicabilidade do Instituto da Infração Continuada por esta ANAC:

Observa-se que, diante dos fatos ocorridos, o agente fiscal aponta se tratar de um total de 11 (onze) operações realizadas em desacordo com a norma, tendo em vista o interessado *atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função*, contrariando a alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA e c/c os itens 135.243 (e)(1)(2) do RBAC 135, resultando, *em decisão de primeira instância final*, com a existência de uma condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, bem como, no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*) e sem condições agravantes (incisos do §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº 25/08, bem como, nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*), em 11 (onze) sanções de multa, **cada uma delas**, em seu *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), o que **corresponde ao valor total de R\$ 8.800,00 (oito mil e oitocentos reais)**.

No entanto, deve-se reconhecer a aplicabilidade, *no caso em tela*, do instituto da *infração continuada*, o qual foi extraído do *Direito Penal*, no âmbito do *Direito Administrativo*, apesar de receber aceitação restrita junto à doutrina administrativista.

Maysa Abrahão Tavares VERZOLA, em sua obra **Sanção no Direito Administrativo**, São Paulo: Editora Saraiva, 2011. p. 52, quanto à diferença entre o *Direito Penal* e o *Direito Administrativo*, assim aponta alguns contornos, conforme abaixo:

Enquanto pessoa autônoma, as normas constitucionais e legais de Direito Penal limitam sua

liberdade como indivíduo. Já as normas de Direito Administrativo dirigem-se ao aspecto societário, comunitário, do indivíduo, em busca do bem-estar e progresso social. [...] Enquanto o delito penal seria uma lesão que põe em perigo direitos subjetivos protegidos juridicamente, o ilícito administrativo nada mais seria que um comportamento contrário aos interesses da Administração.

Apesar da independência em seus princípios e suas finalidades, o *Direito Administrativo Sancionador* deve reconhecer a sua tangência com o *Direito Penal*, talvez, pela sua característica sancionatória, a qual é exercida pela Administração Pública quando no pleno exercício de seu *poder de polícia*. Por esse prisma, pode-se entender, então, que o *Direito Penal* "empresta" ao *Direito Administrativo Sancionador*, entre outros, a obrigatoriedade de se observar alguns de seus princípios, *guardadas as devidas proporções e peculiaridades*, como, *por exemplo: in dubio pro reo*, irretroatividade das normas (a não ser para beneficiar o réu) e o da tipicidade específica. Todos os princípios referenciados foram, *inclusive*, amplamente utilizados pelos decisores no âmbito desta ANAC, em decisões anteriores em sede de segunda instância administrativa (vide decisões da ex-Junta Recursal).

Sendo assim, não se pode afastar, *preliminarmente ou por completo*, a possibilidade de se considerar a aplicação do instituto do *crime continuado*, ou, no linguajar administrativo, *conduta continuada* ou *infração continuada*, esta última expressão mais próxima e adequada aos processamentos administrativos em curso nesta ANAC.

Quanto ao *crime continuado*, o Código Penal brasileiro - CP adotou a teoria da ficção jurídica, por opção de política criminal, evitando assim a aplicação de sanções penais severas e desnecessárias, preservando um dos fins da penalização, ou seja, a ressocialização do criminoso. Em conformidade com o *caput* do art. 71 do CP, diz-se que há *crime continuado* quando o agente, mediante mais de uma conduta, comete mais de um crime da mesma espécie, sendo necessário, também, que os crimes guardem relação no que diz respeito ao tempo, ao lugar, à maneira de execução e a outras características que façam presumir a *continuidade delitiva*, esta punida pela aplicação de uma única pena, se idênticas, mas se referindo a apenas um só dos crimes. *Ainda por este dispositivo*, sendo as penas diversas, a pena aplicada, *caso se identifique a continuidade delitiva*, será a mais grave, contudo, *em qualquer caso*, a pena será aumentada de um sexto (1/6) a um terço (1/3).

Salvo melhor juízo, pode-se, *sim*, considerar a possibilidade da aplicação deste instituto, *presente no Direito Penal*, onde, através da aplicabilidade do conceito de *crime continuado*, se poderá aplicar, também, no âmbito do *Direito Administrativo Sancionador*, e, *em especial*, no âmbito desta ANAC. No entanto, *a princípio*, observa-se que o referido conceito não se encontra respaldado, em se tratando de processos administrativos sancionadores desta ANAC, na medida em que não se tem notícia de haver qualquer previsão normativa, *primária ou complementar*, no âmbito deste órgão regulador. Importante se reforçar que, *como visto acima*, até mesmo no *Direito Penal*, para se considerar a incidência do *crime continuado*, exige a incidência de alguns critérios/parâmetros, os quais se encontram, *previamente*, estabelecidos e elencados no dispositivo legal que prevê a incidência do referido instituto (*caput* do art. 71 do Código Penal), de forma que, *caso haja adequação aos requisitos dispostos*, só então, o aplicador do direito poderá confirmar a incidência do referido instituto no caso concreto.

No entanto, não se pode confundir a possibilidade de utilização de conceitos extraídos e próprios do *Direito Penal*, quando diante de questões similares no âmbito administrativo, com a sua obrigatoriedade de aplicação, mesmo quando diante de clara afronta aos princípios basilares da Administração Pública.

Lembra-se que o "pilar central" da Administração Pública se fundamenta no *princípio da legalidade*, determinando que a ação estatal deve ser pautada dentro do ordenamento normativo em vigor, considerando-se, assim, o seu sentido amplo (leis, decretos, normas complementares, atos normativos, *entre outros*). A Administração só pode/deve agir caso esteja em consonância com o ordenamento normativo, *ou seja*, sempre em perfeita observância ao referido comando normativo aplicável, o que, *inclusive*, se encontra, *expressamente*, previsto em nossa Carta Magna (*caput* do art. 37 da Constituição da República - CR/88), bem como, na legislação infraconstitucional (*caput* do art. 2º da Lei nº 9.784/99).

Nesse sentido, deve-se apontar que a questão se encontra pacificada na doutrina majoritária, onde, *inclusive*, Alexandre Santos de ARAGÃO, em sua obra **Curso de direito administrativo**. Rio de Janeiro: Forense, 2013. p. 62, assim define o *princípio da legalidade*, abaixo *in verbis*:

O princípio da legalidade administrativa significa, então, nessa acepção, que a Administração Pública, ao contrário do particular, que pode fazer tudo o que a lei não proíba, só pode fazer

aquilo que a lei esteie.

Para Celso Antônio BANDEIRA DE MELLO, em sua obra **Curso de direito administrativo**. São Paulo: Malheiro Editores, 2009. p. 105, o *princípio da legalidade* pode ser conceituado de forma similar, *a saber*:

O princípio da legalidade no Brasil significa que a Administração nada pode fazer senão o que lei determina. Ao contrário dos particulares, os quais podem fazer tudo o que a lei não proíbe, a Administração só pode fazer o que a lei antecipadamente autorize.

No âmbito do processo administrativo sancionador, assim aponta Régis Fernandes de OLIVEIRA, em sua obra **Infrações e Sanções Administrativas**, São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2006. p. 55:

[...] A norma do inciso II do art. 5º da CF não excepcionou nenhuma hipótese, nem outorgou maiores poderes a Administração para que esta agisse de forma arbitrária (entendendo-se o arbitrário como atuação independentemente da lei).

Quanto à jurisprudência, *por sua vez*, observa-se o Superior Tribunal de Justiça - STJ, o qual, *inúmeras vezes*, já lançou mão deste princípio, ratificando, assim, o conceito adotado, *verbi gratia*:

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

Reforça-se que a Administração só pode atuar diante da prévia previsão legal e/ou normativa, *ou seja*, em consonância com o que já se encontra determinado pelo ordenamento jurídico. A aplicação deste instituto, *ou qualquer outro que seja*, desde que não esteja inserido previamente no ordenamento, fere o *princípio da legalidade*, conforme acima definido, devendo ser afastado do âmbito desta Administração Pública.

Em suma, deve-se reconhecer a estreita relação existente entre o *Direito Penal* e o *Direito Administrativo Sancionador*, guardadas, *claro*, as devidas e necessárias especificidades, cada qual na proteção e guarda de seus próprios bens jurídicos distintos. *Diante de um caso concreto*, optando o administrador por lançar mão de algum dos princípios próprios do *Direito Penal*, deve-se, *necessariamente*, estar alinhado aos ditames legais e/ou normativos, tendo em vista a vinculação do Poder Público ao *princípio da legalidade*, imprescindível ao pleno exercício do Estado Democrático de Direito. *Sendo assim*, quanto à aplicabilidade do instituto da *infração continuada* por esta ANAC, conceito extraído do *Direito Penal*, poderá ser, *sim*, utilizado, mas desde que, *previamente*, definido/conceituado pela legislação e/ou normatização específica sobre a matéria, oportunidade em que deverá, ainda, determinar os seus contornos e limites/parâmetros, para, *só então*, serem aplicados aos casos em geral.

Recentemente, deve-se reconhecer que esta ANAC elaborou dispositivo normativo complementar específico sobre o instituto da *infração continuada*, apresentando seus necessários parâmetros, de forma a ser aplicado, *com segurança*, nos processamentos em curso.

Deve-se entender que, *hoje*, se está diante do necessário conceito e imprescindíveis contornos fáticos e jurídicos, para a aplicação ou não o instituto da *infração continuada*, se tornando possível a sua aplicação, *no caso em tela ou em qualquer outro caso concreto no âmbito desta ANAC*, em atenção ao *princípio da legalidade*.

Observa-se referencia à Lei nº. 9.873/99, a qual *estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências*, onde, em

especial em seu artigo 1º, determina a incidência do instituto da prescrição em cinco anos para a ação punitiva da Administração, quando no exercício do seu *poder de polícia*, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data do ato ou, **no caso de infração permanente ou continuada**, do dia em que tiver cessado. Nesse sentido, explica-se que tal dispositivo, apesar de reconhecer, *em âmbito administrativo*, a possibilidade de se ter *infração continuada*, conforme, inclusive, apontado acima, não viabiliza a sua, *plena e imediata*, aplicabilidade, na medida em que não constitui, *previamente*, o seu conceito/definição, bem como, não estabelece as condições/requisitos necessários no âmbito administrativo desta ANAC e dentro da esfera aeronáutica.

Ao se debruçar sobre a doutrina de Fernandes de OLIVEIRA e de Daniel FERREIRA, deve-se concordar com os ilustres juristas, como, *inclusive já foi abordado acima*, ou seja, entende-se haver, *sim*, a possibilidade de se aplicar, no âmbito do *Direito Administrativo Sancionador*, o instituto da *infração continuada*. No entanto, a exemplo do Código Penal (*caput* do art. 71), o instituto da *infração continuada* deve, *antes de tudo*, ser conceituado, ou melhor, definido no campo de sua atuação, *no caso o aeronáutico*, além de considerar as condições/parâmetros que devem ser, *necessariamente*, observados para que se possa caracterizar, *plenamente*, a sua incidência, tudo de acordo com um ordenamento jurídico prévio, em consonância com o *princípio da legalidade*.

Importante registrar que o próprio citado professor Régis Fernandes de OLIVEIRA, em sua obra **Infrações e Sanções Administrativas**, São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2005. p. 109, no capítulo 20 - Concurso de Infrações e Aplicação de Sanções, *mais especificamente referente à questão*, no item 20.1 Infração continuada, reconhece, conforme abaixo, *in verbis*:

Há entendimento jurisprudencial que considera a aplicação de multa única para a série de infrações, como um estímulo à prática do ilícito. [...]

Nota-se que o ilustre doutrinador, apesar de favorável à aplicação do instituto da *infração continuada*, registra importante observação, a qual deve ser levada em consideração por qualquer órgão regulador de determinada atividade. O fato de, *até hoje*, não ter se materializado a necessária definição do referido instituto pelas áreas técnicas, bem como, não ter sido normatizado e determinados os necessários requisitos/condições para a sua aplicação, torna-se a sua aplicabilidade, *sem tais critérios, no mínimo*, temerária e, *principalmente*, contrária aos interesses da Administração Pública.

Ainda nesta mesma obra, OLIVEIRA (2005, p. 107) cita o art. 266 da Lei nº. 9.503, de 23/09/1997 - Código de Trânsito Brasileiro, o qual assim dispõe, *in verbis*:

CTB

(...)

Art. 266. Quando o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as respectivas penalidades.

(...)

Observa-se que o referido acima diploma legal, ao conferir a regulação no que tange às questões relativas ao trânsito brasileiro, prevê a cumulatividade das sanções, em se tratando de duas ou mais infrações, mesmo que simultaneamente.

Observa-se que, à época dos atos tidos como infracionais, *ou seja*, de 10/04/2015 a 18/04/2015, se encontrava em vigor a Resolução ANAC nº. 25/08 (revogada pela Resolução ANAC nº. 472/18), a qual, mesmo não se referindo, *expressamente*, à infração continuada, apresentava, *salvo engano*, a ideia de sua não aplicabilidade, conforme se pode extrair dos dispositivos abaixo *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 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)

(...)

(sem grifos no original)

No acima referido dispositivo, as sanções, na "apuração conjunta dos fatos", são aplicadas "de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas", sugerindo, *apesar de não expressamente*, a não incidência do instituto da *infração continuada* por esta ANAC.

Este entendimento prevaleceu nesta ANAC, onde se pode verificar diversos outros processos sancionadores, *em casos similares*, nos quais não foram consideradas a aplicação do instituto da *infração continuada*, a saber: Processos nºs. 00066.052932/2012-15; 00065.167973/2013-04; 00065.019481/2012-14; 00065.019512/2012-37; 00065.167986/2013-75; e 00065.021960/2012-09.

Em 04/12/2018, com a vigência da Resolução ANAC nº. 472/18, o instituto da *infração continuada* mereceu citação, conforme abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

TÍTULO III

DAS PROVIDÊNCIAS ADMINISTRATIVAS SANCIONATÓRIAS

(...)

Seção VII

Da Decisão em Primeira Instância

Art. 32. A decisão de primeira instância conterá **motivação explícita, clara e congruente**, abordando as alegações do autuado, indicando os fatos e fundamentos jurídicos pertinentes, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

§ 1º Na hipótese de prática de 2 (duas) ou mais infrações relacionadas, prevista no art. 17 desta Resolução, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido na Seção IX do Capítulo II do Título III desta Resolução para a imposição de sanções.

§ 2º As decisões que cominarem sanções deverão discriminar a prática de cada uma das infrações cometidas, **salvo se caracterizada infração continuada conforme normativo específico.**

§ 3º Na hipótese de decisão de sanção de multa pela autoridade julgadora, será lançado um único crédito em montante correspondente ao somatório das multas previstas para cada uma das infrações cometidas.

(...)

(sem grifos no original)

Ocorre que a Resolução ANAC nº. 566, de 12/06/2020, deu nova redação ao referido acima §2º, oportunidade em que passou a vigorar com o texto abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Art. 32.

(...)

§ 2º As decisões que cominarem sanções deverão discriminar a prática de cada uma das infrações cometidas, observado o art. 37-A desta Resolução. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

(...)

Observa-se, *então*, que o "normativo específico", referido na redação original do §2º do art. 32 da Resolução ANAC nº 472/18, foi implementado com a mudança na redação deste mesmo dispositivo, o qual nos remete ao art. 37-A, abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 472/18

(...)

Seção IX-A - Da Infração Administrativa de Natureza Continuada (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Art. 37-A. Poderá ser caracterizada infração administrativa de natureza continuada a prática, pelo mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Art. 37-B. Caracterizada a natureza continuada das condutas infracionais, nos termos do art. 37-A desta Resolução, será aplicada multa, considerando-se o patamar médio da tabela constante na Resolução específica vigente à época da infração, calculada de acordo com a seguinte fórmula: (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências^{1/f}

Em que a variável “f” assume um dos seguintes valores:

f₁ = 1,85 quando não verificada qualquer circunstância descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f₂ = 1,5 quando verificada ao menos uma das circunstâncias descrita nos incisos I a V do § 2º do art. 36 desta Resolução.

f₃ = 1,15 quando verificadas, cumulativamente, as circunstâncias descritas no inciso III e no inciso IV do § 2º do art. 36 desta Resolução.

§ 1ª verificação de cada circunstância descrita nos incisos I a III do § 1º do art. 36 desta Resolução ensejará o acréscimo de 0,15 ao valor da variável “f” a ser aplicada.

§ 2º Valores diferentes de f₁, f₂ e f₃ poderão ser definidos em Resolução específica que disciplina a matéria objeto da autuação. (Incluído pela Resolução nº 566, de 12.06.2020)

(...)

Observa-se que a Resolução ANAC nº 566/20, a qual alterou a Resolução ANAC nº 472/18, *conforme visto acima*, entrou em vigor em 1º de julho de 2020, contando, *assim*, com a inclusão de dispositivos sobre Infração Administrativa de Natureza Continuada, os quais são de aplicabilidade imediata a todos os processos administrativos sancionadores em que não tenha ocorrido o trânsito em julgado administrativo.

Ao se analisar estes dispositivos, *hoje vigentes*, entende-se que esta ANAC apresenta, *a partir de então*, elementos que devem ser observados para a possibilidade de caracterização da aplicação do instituto da *infração continuada*, nos moldes do art. 37-A supra mencionado.

Sendo assim, as práticas decorrentes de ações ou omissões que, *porventura*, sejam constituídas de infrações idênticas e, *ainda*, desde que apuradas na mesma ação fiscalizatória e não havendo violação, poderá, com fundamento no art. 37-A da Resolução ANAC nº 472/18, ser identificada a incidência da *infração continuada*, cabendo, *então*, a aplicação de sanção com base na dosimetria prevista no art. 37-B deste mesmo diploma normativo.

Em suma, agora, existe um normativo que possibilita a aplicação do instituto da *infração continuada* aos casos concretos desta ANAC, *ao contrário*, do antes determinado pela *então vigente à época* Resolução ANAC nº. 25/08.

Desta forma, deve-se observar se no caso em tela pode-se ou não aplicar o instituto da *infração continuada*.

O setor competente de primeira instância, *em decisão motivada*, datada de 15/09/2017 (SEI! 0945905 e 1066623), confirmou a prática de 11 (onze) infrações à legislação vigente, conforme previsto na alínea "e" do inciso II do artigo 302 do CBA, aplicando a sanção de multa, considerando uma condição atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/08), no patamar mínimo, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), *para cada um dos atos infracionais*, perfazendo-se, *ao final*, o valor total de R\$ 8.800,00 (oito mil e oitocentos reais)., conforme a Tabela abaixo:

					Trecho	
Nº	Data	Diário de Bordo Nº	Folha Nº	Etapa	De	Para
1	10/04/2015	12/PP-PIT/2014	48	1	SBSL	SWLW
2	10/04/2015	12/PP-PIT/2014	48	2	SWLW	SJBY
3	10/04/2015	12/PP-PIT/2014	48	3	SJBY	SBSL
4	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	1	SBSL	SBIZ
5	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	2	SBIZ	SBMA

6	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	3	SBMA	SBMA
7	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	4	SBMA	SBMA
8	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	1	SBMA	SBIZ
9	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	2	SBIZ	ZZZZ
10	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	3	ZZZZ	SBIZ
11	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	4	SBIZ	SBSL

Observa-se que o Auto de Infração n.º 004492/2016, de 11/07/2016 (fl. 01 do SEI! 0343723), aponta, *expressamente*, que "[foi] constatado, [...] no período entre o dia 01.06.2015 e o dia 03.06.2015, que o Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CANAC 146794, detentor da licença de PCH, iniciou sua atuação como piloto em comando, após o dia 29/05/2014, sem possuir a devida qualificação, [...]. O presente auto se refere as etapas realizadas no período relativo ao mês de abril de 2015 (tabela com as etapas realizada no aludido período, em anexo) que o citado piloto voou sem, frise-se, estar qualificado para tanto", apresentado a Tabela acima, oportunidade em que se verifica a operação de 11 (onze) voos em desacordo com a normatização em vigor. *Como dito acima*, o setor de decisão de primeira instância, *contudo*, em análise de primeira instância, datada de 15/09/2017 (SEI! 0945905), aponta, *expressamente*, "[...] das etapas realizadas pelo Autuado no mês de abril de 2015 (fl. 05), o referido tripulante realizou um total de 11 (onze) voos, no mês de abril de 2015, sem estar devidamente qualificado, conforme as páginas dos Diários de Bordo das aeronaves PP-PIT e PP-MFR (fl. 49/51)", acrescentando, ainda, que "[cada] voo realizado pelo tripulante é uma infração autônoma. O Auto de Infração n.º 004492/2016 foi lavrado em 11/07/2016". *Deste modo*, restam comprovadas no total, somados todos voos realizados [vide Tabela acima], **11 (onze) infrações tipificadas na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA w/c os itens 135.243 (e)(1)(2) do RBAC 135**, aplicando, *ao final*, uma sanção de multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), para cada um dos 11 (onze) atos infracionais cometidos, **perfazendo-se, assim, uma sanção de multa no valor de R\$ 8.800,00 (oito mil e oitocentos reais)** (SEI! 1066623).

Este analista técnico, *contudo*, deve expressar que não concorda com esta análise, passando, *então*, à decisão quanto aos 11 (onze) atos tidos como infracionais, todos pertinentes a *atuação do interessado como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função*.

Das listagens de operações realizadas nos referidos Autos de Infração, pode-se extrair que todos os atos infracionais foram cometidos, *de certa forma*, sequencialmente, em períodos de tempo aproximados, *ou seja, respectivamente*, entre os dias 10/04/2015 e 18/04/2015 (AI n.º 004492/2016). Importante, *ainda*, deixar registrado que os atos tidos como infracionais são semelhantes, pois atinge ao mesmo sujeito passivo (Sr. ISAAC BARRETO DE ANDRADE, CPF n.º 977.553.465-87), por descumprimento da alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA e *c/c* os itens 135.243 (e)(1)(2) do RBAC 135, contando apenas com algumas variações fáticas, *em especial*, no que tange ao lapso de tempo em que ocorreram, podendo, *assim*, serem considerados de "natureza idêntica", em conformidade com a exigência prevista no *caput* do art. 37-A da Resolução ANAC n.º 472/18.

No mesmo sentido, deve-se apontar que este analista técnico não identificou, *no presente processo*, qualquer subsídio que possa ser considerado apto à materialização de uma possível violação pelo agente infrator, em conformidade com o parágrafo único do art. 37-A do referido diploma normativo.

Pelos argumentos apostos acima, deve-se, *no presente processo*, apontar a possibilidade de se aplicar o instituto da *infração continuada*, o que, *então*, deverá ser considerado, *oportunamente*, no cálculo da dosimetria da sanção a ser aplicada em definitivo, *se for o caso*.

Sendo assim, tendo em vista a possibilidade de aplicação do instituto da *infração de natureza continuada*, deve-se recorrer à fórmula prevista no art. 38-A da Resolução ANAC n.º 472/18 (Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências^{1/f}), *conforme o quadro abaixo*.

CÁLCULO DO VALOR DEFINITIVO DA SANÇÃO A SER APLICADA

Número de Atos Infracionais: 11 operações (vide Tabela)

Valor da Multa Unitária (patamar médio) - R\$ 1.400,00 (mil e quatrocentos reais)

"f" = sem qualquer condição agravante ($f_1 = 1,85$) e com uma condição atenuante (inciso III do § 1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC n.º 25/08), logo "f" = 2.

Valor total da multa = R\$ 1.400,00 * 11^{1/2} = R\$ 4.643,27 (quatro mil, seiscentos e quarenta e três reais e vinte e sete centavos).

Sendo assim, entende-se que, neste caso em concreto e em especial, tendo em vista as similaridades entre os 11 (onze) atos infracionais, materializados pelas operações em desacordo com a norma vigente, guardando, inclusive, as mesmas características próprias e específicas, estas encontradas em todos os 11 (onze) atos infracionais, pode-se entender que todas estas operações irregulares devem ser consideradas como de "natureza continuada", desde o primeiro ato infracional até o último verificado pela fiscalização.

Sendo estas as considerações deste analista técnico, passo à conclusão desta análise.

8. CONCLUSÃO

*Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pelo interessado, **REDUZINDO** a sanção de multa aplicada pelo setor de decisão de primeira instância para o valor total de **R\$ 4.643,27 (quatro mil, seiscentos e quarenta e três reais e vinte e sete centavos)**, este correspondente ao total de 11 (onze) infrações tidas como de *natureza continuada*, todas referentes ao Auto de Infração nº 004492/2016, de 11/07/2016.*

É o Parecer e Proposta de Decisão. Submete-se ao crivo do decisor.

Rio de Janeiro, 31 de maio de 2021.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS
Especialista de Regulação em Aviação Civil
SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 31/05/2021, às 07:16, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5694588** e o código CRC **EB3420F0**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 111/2021

PROCESSO Nº 00068.004957/2016-16

INTERESSADO: Isaac Barreto de Andrade

Brasília, 31 de maio de 2021.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo Sr. **ISAAC BARRETO DE ANDRADE**, CPF nº 977.553.465-87, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 15/09/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), *para cada um dos 11 (onze) atos infracionais cometidos*, perfazendo-se, *ao final*, um valor total de R\$ 8.800,00 (oito mil e oitocentos reais), conforme identificadas no Auto de Infração nº 004492/2016, pela prática de *atuar como piloto em comando sem possuir as qualificações mínimas para a função*. A infração foi capitulada na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA c/c item 135.243 do RBAC 135.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 112/2021/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 5694588] ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO**:

- por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pelo interessado, **REDUZINDO** a sanção de multa aplicada pelo setor de decisão de primeira instância para o valor total de **R\$ 4.643,27 (quatro mil, seiscentos e quarenta e três reais e vinte e sete centavos)**, este correspondente ao total de 11 (onze) infrações tidas como de *natureza continuada* (Tabela abaixo), todas referentes ao Auto de Infração nº 004492/2016, de 11/07/2016.

					Trecho	
Nº	Data	Diário de Bordo Nº	Folha Nº	Etapa	De	Para
1	10/04/2015	12/PP-PIT/2014	48	1	SBSL	SWLW
2	10/04/2015	12/PP-PIT/2014	48	2	SWLW	SJBY
3	10/04/2015	12/PP-PIT/2014	48	3	SJBY	SBSL
4	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	1	SBSL	SBIZ
5	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	2	SBIZ	SBMA
6	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	3	SBMA	SBMA
7	17/04/2015	12/PP-PIT/2014	49	4	SBMA	SBMA
8	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	1	SBMA	SBIZ
9	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	2	SBIZ	ZZZZ
10	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	3	ZZZZ	SBIZ
11	18/04/2015	13/PP-PIT/2014	50	4	SBIZ	SBSL

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 01/06/2021, às 10:09, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **5749582** e o código CRC **E54BA6F3**.

Referência: Processo nº 00068.004957/2016-16

SEI nº 5749582

 SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS Atalhos do Sistema: Menu Principal	Usuário: tarcisio.barros
	<input type="text" value="Dados da consulta"/> <input type="text" value="Consulta"/>

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: ISAAC BARRETO DE ANDRADE

Nº ANAC: 30006940994

CNPJ/CPF: 97755346587

CADIN: Sim

Div. Ativa: Sim

Tipo Usuário: Integral

UF: BA

Receita	Nº Processo	Nº Auto Infração	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	661274171	004492/2016	00068004957201616	05/08/2021		R\$ 4 643,27		0,00	0,00		DC2	4 643,27
Totais em 21/06/2021 (em reais):						4 643,27		0,00	0,00			4 643,27

Legenda do Campo Situação

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

Registro 1 até 1 de 1 registros

Página: [1] [Ir] [Reg]