



VOTO

PROCESSO: 00058.013776/2015-19

INTERESSADO: DYNAMIC AIRWAYS LLC

SESSÃO DE JULGAMENTO DECISÃO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

AI/NI: 000173/2015

Data da Lavratura: 11/02/2015

Nº SIGEC: 660.785/17-3

Infração: *Deixar de realizar operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigentes.*

Enquadramento: inciso I do art. 289 do CBA, c/c o inciso III do artigo 19 da Resolução ANAC nº. 316, de 09/05/2014 c/c o item 1 da Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - *slots*) do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08.

Proponente: Sérgio Luís Pereira Santos - Membro Julgador (SIAPE 2438309 / Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009).

1. INTRODUÇÃO

Trata-se de processo administrativo registrado no Sistema Eletrônico de Informações - SEI sob o nº 00058.013776/2015-19, instaurado em face da empresa **DYNAMIC AIRWAYS LLC.**, para apuração de condutas eventualmente infracionais ocorridas entre os dias 11/06/2014 até 23/06/2014, cujo Auto de Infração – AI nº 000173/2015, lavrado em 11/02/2015, que deu origem ao processo, descreve o seguinte (fl. 02), *in verbis*:

Auto de Infração nº. 000173/2015 (fl. 02)

(...)

CÓDIGO EMENTA: 04.0000316.0182

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Deixar de realizar operação aérea correspondente a um *slot* alocado na base de *slots* vigentes.

DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO: Após confrontação dos dados contidos nos bancos de dados do BIMTRA com os dados do SLOT foi constatada a não operação dos voos relacionados no anexo 01, com suas datas, horário e aeroporto previstos. Foi verificado que os voos listados no anexo 01 possuíam slot aprovado na base de *slots* vigentes nas referidas datas, configurando a não operação de um *slot* alocado na base de *slots* vigentes.

CAPITULAÇÃO: Artigo 289 inciso I da Lei nº 7565 de 19/12/1986 (CBAer) c/c Artigo 19 inciso III da Resolução ANAC n 316 de 09/05/2014 c/c anexo II tabela VI item 1 da Resolução ANAC n 25 de 25/04/2008.

(...)

Anexo 01 do Auto de Infração ne 000173/2015 (fl. 03)

Tabela 01 Dados obtidos no Slot

Cia Aerea	Nº Voo	Origem	Destino	Data	Hora do Voo (UTC)	Tipo de Slot
DYA	411	KLAH	SBSG	15/06/2014	10 30	Chegada
DYA	412	SBSG	SBEG	23/06/2014	14 45	Partida
DYA	431	SBFZ	SBSG	21/06/2014	14 00	Chegada
DYA	433	SBFZ	SBSG	21/06/2014	23 30	Chegada
DYA	434	SBSG	SBFZ	22/06/2014	00 15	Partida
DYA	504	SBSG	TJSJ	22/06/2014	04 30	Partida
DYA	439	SBEG	SBSG	23/06/2014	11 40	Chegada
DYA	440	SBSG	SBRF	23/06/2014	13 00	Partida
DYA	521	SBFZ	SBSG	21/06/2014	17 30	Chegada
DYA	442	SBSG	SBFZ	21/06/2014	20 15	Partida
DYA	430	SBSG	SBFZ	21/06/2014	12 00	Chegada
DYA	431	SBFZ	SBSG	21/06/2014	13 00	Partida
DYA	434	SBSG	SBFZ	22/06/2014	02 00	Chegada
DYA	437	SBSG	SBEG	23/06/2014	06 50	Chegada
DYA	438	SBEG	SYCJ	23/06/2014	08 00	Partida
DYA	522	SYCJ	SBEG	23/06/2014	06 50	Chegada
DYA	413	SBEG	SBSG	23/06/2014	08 00	Partida
DYA	401	TNCC	SBSV	11/06/2014	15 00	Chegada
DYA	501	SBSV	SBSG	11/06/2014	23 00	Partida
DYA	401	TNCC	SBSV	18/06/2014	15 00	Chegada
DYA	501	SBSV	SBSG	18/06/2014	23 00	Partida

(...)

As condutas foram enquadradas no inciso I do art. 289 do CBA, c/c o inciso III do artigo 19 da Resolução ANAC nº. 316, de 09/05/2014 c/c o item 1 da Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - slots) do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08, vigente à época das infrações que lhe estão sendo imputadas.

No Relatório de Fiscalização s/nº 2015/GOPE/SRE, datado de 27/01/2015 (fls. 04 a 07), a fiscalização desta ANAC aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização s/nº 2015/GOPE/SRE (fls. 04 a 07)

(...)

DADOS DO INTERESSADO:

NOME: DYNAMIC AIRWAYS LLC.

ENDEREÇO:

Avenida das Américas, 3500 - Bloco Hong Kong - sala 305.

(...)

OCORRÊNCIA:

DATA: 23/06/2014 **HORA:** 14 45 (UTC) **LOCAL:** SBSG

DESCRIÇÃO:

(...)

I - Dos Fatos

(...)

Através do monitoramento das operações de serviços aéreos, durante a Copa do Mundo 2014 esta Gerencia de Operações de Serviços Aéreos - GOPE - fez a confrontação dos dados contidos no banco de dados do Slot com os dados do BIMTRA, do HSTVOOS e do SIAVANAC na qual foi constatada a não operação de slot alocado em desacordo com o regulamento desta Agencia conforme detalhado a seguir:

1) Conforme informações extraídas do banco de dados do slot ocorreu a solicitação dos slots para operação de voo comercial por proposto da companhia aérea (Tabela 1) as datas informadas abaixo. Contudo estes slots não foram utilizados conforme pesquisa no banco de dados do BIMTRA não sendo cancelados com a antecedência mínima de 4 horas em relação ao respectivo horário de partida ou chegada.

Tabela 01 Dados obtidos no Slot

Cia Aerea	Nº Voo	Origem	Destino	Data	Hora do Voo (UFC)	Tipo de Slot
DYA	411	KLAH	SBSG	15/06/2014	10 30	Chegada
DYA	412	SBSG	SBEG	23/06/2014	14 45	Partida
DYA	431	SBFZ	SBSG	21/06/2014	14 00	Chegada
DYA	433	SBFZ	SBSG	21/06/2014	23 30	Chegada
DYA	434	SBSG	SBFZ	22/06/2014	00 15	Partida
DYA	504	SBSG	TJSJ	22/06/2014	04 30	Partida
DYA	439	SBEG	SBSG	23/06/2014	11 40	Chegada
DYA	440	SBSG	SBRF	23/06/2014	13 00	Partida
DYA	521	SBFZ	SBSG	21/06/2014	17 30	Chegada
DYA	442	SBSG	SBFZ	21/06/2014	20 15	Partida
DYA	430	SBSG	SBFZ	21/06/2014	12 00	Chegada
DYA	431	SBFZ	SBSG	21/06/2014	13 00	Partida
DYA	434	SBSG	SBFZ	22/06/2014	02 00	Chegada
DYA	437	SBSG	SBEG	23/06/2014	06 50	Chegada
DYA	438	SBEG	SYCJ	23/06/2014	08 00	Partida
DYA	522	SYCJ	SBEG	23/06/2014	06 50	Chegada
DYA	413	SBEG	SBSG	23/06/2014	08 00	Partida
DYA	401	TNCC	SBSV	11/06/2014	15 00	Chegada
DYA	501	SBSV	SBSG	11/06/2014	23 00	Partida
DYA	401	TNCC	SBSV	18/06/2014	15 00	Chegada
DYA	501	SBSV	SBSG	18/06/2014	23 00	Partida

Desta maneira, os slots acima informados não foram operados sendo caracterizado que a companhia aérea deixou de operar um slot alocado, o que corresponde a uma infração cometida pela empresa Dynamic Airways LLC. Esta ação desobedece ao artigo 19 inciso II da Resolução ANAC nº 316 de 09/05/2014 c/c artigo 299 inciso II da Lei nº 7 565 Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) de 19 de dezembro de 1986.

(...)

No referido Relatório de Fiscalização constam documentos (fls. 08 a 11).

Importante ressaltar que o agente fiscal identifica, *fruto desta mesma ocorrência*, terem ocorridos 21 (vinte e um) atos infracionais autônomos, *ou seja*, cada um com seu correspondente fato gerador distinto, este proveniente de cada um dos voos que deixaram de ser realizados, em conformidade com a Tabela acima.

Apesar de notificada quanto à lavratura do referido Auto de Infração, em 08/05/2015 (fl. 12), em 22/06/2015 (fl. 13), em 23/07/2015 (fl. 14) e em 04/12/2015 (fl. 26), a empresa autuada não apresenta a sua defesa (fl. 27). Importante observar que o referido Auto de Infração (fl. 02) e o também referido Relatório de Fiscalização (fls. 04 a 07) foram encaminhados e recebidos pela empresa interessada em quatro oportunidades (fls. 12 a 14 e fl. 26).

O setor competente, *em decisão motivada*, datada de 20/07/2017 (SEI! 0876688), confirmou os atos infracionais, enquadrando as referidas infrações no inciso I do art. 289 do CBA, c/c o inciso III do artigo 19 da Resolução ANAC nº. 316, de 09/05/2014 c/c o item 1 da Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - slots) do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08, aplicando, considerando a presença de condição atenuante e sem condição agravante (incisos dos §§1º e 2º, ambos do art. 22 da Resolução ANAC nº. 25/08), *ao final*, multa no patamar mínimo previsto na norma, no valor de R\$ 12.000,00 (doze mil reais), para cada um dos 21 (vinte e um) atos infracionais, perfazendo-se, *ao final*, um total de R\$ 252.000,00 (duzentos e cinquenta e dois mil reais).

Verifica-se que a empresa interessada foi, *devidamente*, notificada da decisão (SEI! 0896605), em 14/08/2017 (SEI! 0977502), oportunidade em que apresenta seu recurso, em 24/08/2017 (SEI! 0995034), alegando: (i) afastamento da multa aplicada com base em Resolução sancionatória revogada; (ii) violação do disposto no art. 5º, inciso XL, da CRFB; (iii) retroatividade da lei mais benéfica como principiologia geral do direito sancionatório; (iv) houve "[...] uma subversão da ordem constitucional e dos postulados de um Estado Democrático de Direito, [...]" [grifos no original]; (v) que o referido Auto de Infração foi elaborado somente em 11/02/2015, ou seja, *segundo entende*, após a revogação da referida norma, evidenciando a nulidade deste processo administrativo; (vi) violação do devido processo legal e da consequente vulneração dos princípios do *contraditório* e da *ampla defesa*; (vii) inobservância do disposto no §1º do art. 26 da Lei nº. 9.784/99; (viii) afronta aos direitos fundamentais da empresa interessada; (ix) não houve a necessária indicação dos fatos e fundamentos jurídicos que serviram de base à decisão sancionatória; (x) que, apesar de ter solicitado vista dos autos em 22/08/2017, somente teve acesso ao procedimento dois dias para o final do prazo recursal; (xi) que não houve solicitação, por parte

desta ANAC, quanto aos motivos que poderiam ter ensejado o atraso na operação; (xii) não há razoabilidade na autuação, tendo em vista não ter sido comprovado o dolo ou culpa da empresa interessada; (xiii) "violação ao disposto no artigo 10, da Resolução ANAC n.º 25/2008 c/c art. 5º, inciso LV, da CRFB, com o conseqüente desmembramento das infrações apuradas, abrindo-se novo prazo para defesa, de modo a efetivar, em concreto, o pleno exercício do contraditório e da ampla defesa" (grifos no original); e (xiv) quanto a realização dos referidos voos, *segundo apontado pelo o agente fiscal na Tabela acima, a recorrente, entre outras colocações, afirma que:*

a) o "[...] voo DYA411 (KIAH-SBSG), procedente de Houston, com 241 passageiros, impede girar que às 07h30min do dia 15/06/2014, pousou em Natal o B767-200, N767DA, sendo certo que, apesar da antecedência com que a solicitação deste voo foi efetuada e mesmo com a chegada sem restrição ao território nacional, não logrou a recorrente status "Autorizado". De toda sorte, a administração do aeroporto de Natal estava ciente do movimento e as facilidades aguardavam a aeronave e os passageiros. Houve a operação, portanto, e isso sem nenhuma intercorrência";

b) o "[...] voo DYA401 (KIAD-SBMO), referida operação visava o transporte da equipe de futebol de GANA, que se encontrava em Washington-DC/EUA, sendo que as aeronaves eram Boeing B767-200, com autonomia de voo que não permitia o cumprimento do trajeto sem pouso intermediário, razão pela qual o aeroporto de Curaçao (TNCC) foi o escolhido";

c) "[...] juntamente com problemas de registro no Código SACI, levou a recorrente a se utilizar do código de outra empresa, mais especificamente a WTJ, meio encontrado para fazer os pedidos da DYA. Foi a recorrente informada, então, pelo CGNA que SBMO não poderia ser utilizado na operação, orientando-nos a lançar mão de Recife ou Salvador, optando a recorrente por SBSV no dia 12/06/2014";

d) o "[...] voo DYA501, é necessário esclarecer que a DYA trouxe passageiros de Houston (KIAH) para Natal (SBSG), através do voo DYA500, e posicionou um B767-200 neste aeroporto como previsto. A recorrente precisava posicionar, contudo, 16 tripulantes em SBSG para as operações durante a Copa 2014 no Brasil, tripulantes estes que estavam em Georgetown aguardando transporte para Natal. Neste sentido, após infrutíferas tentativas de fretamento de aeronave para o transporte dos tripulantes, optou, em função da escassez de outras medidas, pela utilização do próprio B767-200 para tal operação. [...] Este voo DYA501, portanto, foi justamente o regresso de SYCA para SBSG com os funcionários que, entretanto, estavam sem função a bordo, ocasionando dificuldade para enquadramento na documentação, pelo que se procedeu à listagem dos mesmos como passageiros daquele voo";

e) "[...] em relação aos voos DYA412, DYA439, DYA440, DYA437, DYA438, DYA522 e DYA413, que houve solicitação realizada 5 dias antes, sendo que já havia sido discutida e acordada com a SBEG e SBSG a seqüência: SBSG - SBEG - SYCJ - SBEG - SBSG - SBRF. O pátio da SBEG, entretanto, estava lotado e haveria dificuldade de atender a DYA se chegasse mais tarde. Assim o voo foi antecipado para pousar em SBEG antes das 14:00 local. O voo para SBEG foi descartado, pois Georgetown (SYCJ) era estação de linha da DYA e poderia recolher a aeronave, trocar tripulação, tudo de acordo com o planejado. Com a aeronave já em voo, este subscritor recebeu a orientação de entrar em contato com o coordenador de operações no CGNA, o que foi feito";

f) "[na] oportunidade, foram esclarecidos alguns erros nas solicitações feitas que haviam impedido algumas autorizações. De toda sorte, o problema foi solucionado, a recorrente efetuou a troca do número de voo e recebeu autorização para pernoitar em SBEG, demonstrando a capacidade e eficiência do Coordenador para aquela situação";

g) "[em] relação aos demais voos constantes dos autos, [...] insta salientar que a AÍR TRANSPORT GROUPPRIVAT EQUITY, INC. celebrou contrato com a DYNAMIC Airways, LLC. para:

- realizar oito voos entre Natal e Fortaleza, no dia 21 de Junho de 2014;
- realizar seis voos entre Natal e Brasília, no dia 25 de Junho de 2014; e
- manter um B767-200 como aeronave reserva, de 16 a 22 de Junho de 2014.

h) "[as] operações foram solicitadas e realizadas pela DYNAMIC Airways LLC no Brasil, no período excepcional da Copa do Mundo FIFA 2014;

i) "[a] grade de voos de Natal para Fortaleza solicitada pela DYNAMIC exigiu alguns ajustes para estar em conformidade com a Resolução ANAC n.º 316/2014. Por segurança foram propostos dois diferentes planejamentos. Nesse planejamento o apoio dado diretamente por altos funcionários do GOPE minimizaram os riscos de falha. Mesmo assim, por outras dificuldades não conseguimos o status "Aprovado" - não por falha de coordenação, mas sim por outras dificuldades procedimentais";

j) "[o] voo Ferry do B767-200, N253MY, de Houston para Natal foi autorizado e chegou a Natal um pouco atrasado. Essa aeronave apresentou rachadura em um dos parabrisas, ficando indisponível para o voo. A operação continuaria normalmente, apesar da indisponibilidade do reserva";

k) "[conforme] previsto no parágrafo único do art. 7 da Resolução 316, na falta da aprovação do voo, é o representante que tem a responsabilidade de fazer a coordenação com o DECEA e a Infraero. Apesar das dificuldades (demora exagerada no abastecimento de combustível), um dos voos seguiu para Fortaleza. Para reduzir os problemas de coordenação no Aeroporto de Fortaleza e facilitar a operação para a DYNAMIC, o Centro de Operações Aéreas (COA) informou que, em vez de decolar ferry para Natal, a aeronave poderia permanecer no pátio, até a hora da decolagem, logo após às 19:00h, horário local"; e

l) "[o] tempo de cinco horas parado em Fortaleza mais o tempo de voo até Natal seria superior ao tempo de jornada previsto em lei. Para manter a operação em conformidade com a lei, os tripulantes decidiram ir para um hotel para antecipar o repouso regulamentar".

(xv) que "[sem] provas concretas e seguras, que não abram margem para a dúvida, não há que se falar na punição da recorrente em processo desta natureza" [grifos no original].

O referido recurso foi certificado como tempestivo, *por certidão*, em 01/09/2017 (SEI! 1021970), sendo encaminhado à relatoria, em 26/06/2018 (SEI! 1957027) e atribuído a este Relator, em 14/02/2019, às 12h24min.

Por intermédio do PARECER nº. 381/2020/JULG ASJIN/ASJIN, de 29/04/2020 (SEI! 4292413), este Relator sugeriu a conversão em diligência do presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este o mesmo fosse encaminhado à Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos - SAS desta ANAC, para análise dos documentos acostados ao processo, *em especial*, quanto às questões de mérito apontadas no recurso interposto (SEI! 0995034), bem como, para que sejam prestadas as informações solicitadas e/ou outras pertinentes, formulando questões a serem respondidas.

Por decisão monocrática da ASJIN, datada de 11/05/2020 (SEI! 4292414), foi acatada a sugestão deste Relator, sendo o presente processo encaminhado ao setor técnico.

Por despacho, datado de 21/05/2020 (SEI! 4342036), o setor técnico responde aos quesitos formulados por este Relator, conforme abaixo disposto, *in verbis*:

Despacho GTRC (SEI! 4342036)

(...)

2. Passo a esclarecer os questionamentos arrolados na Decisão Monocrática de Segunda Instância (4292414):

Quanto ao questionamento 1: [A empresa, *em sede recursal* (SEI! 0995034), aponta, *ao adentrar no mérito da questão*, conforme se verifica nos subitens de "a" a "l" do item (xiv) acima, diversas situações envolvendo as suas operações naquele referido aeroporto e, ainda, por ocasião do período referido pelo agente fiscal, os quais, *segundo entende a recorrente*, servem como excludentes de suas correspondentes responsabilizações administrativas quanto aos atos infracionais que lhe estão sendo imputados no presente processo. *Sendo assim*, o setor técnico poderia analisar os referidos subitens (de "a" a "l") acima descritos, bem como as demais alegações apresentadas pela empresa em sede recursal, identificando, *se for possível*, alguma excludente quanto aos atos infracionais ora imputados à empresa?]

a) Não consta do presente processo, ou de outro que esta Gerência Técnica tenha conhecimento, de documentos comprobatórios dos fatos narrados na manifestação da atuada.

b) Em que pesar não haver qualquer comprovação documental dos fatos narrados, tais situações, caso fossem comprovadas na forma como foram narradas, ainda não se enquadram nas hipóteses elencadas no §3º do art. 19 da Resolução ANAC nº 316 de 2014, as quais seriam: casos de força maior, a restrições meteorológicas, a restrições de navegação aérea ou da infraestrutura aeroportuária.

c) Referente ao item "xiv" subitem "a" do Parecer 381 (4292413), busca-se atribuir o Slot não cumprido a outro voo, diverso do autorizado, que a atuada admite que "não logrou a recorrente status "Autorizado", isto é, um voo realizado sem o status "autorizado".

d) Referente ao item "xiv" subitem "b" do Parecer 381 (4292413), há informação de que a aeronave escolhida pela DYA para realização do voo não contava com autonomia suficiente para realiza-lo tal qual planejado - razão sob total controle da operadora que, por ocasião do planejamento poderia tê-lo considerado. Desta forma, não caracteriza-se como "força maior", isto é, a autonomia da aeronave era conhecida, bem como a distância a ser percorrida.

e) Referente ao item "xiv" subitem "c" do Parecer 381 (4292413), há narração de utilização de **código de empresa estranho a DYA** com o propósito de obter um Slot: "[...] juntamente com problemas de registro no Código SACI, levou a recorrente a se

utilizar do código de outra empresa, mais especificamente a WTJ, meio encontrado para fazer os pedidos da DYA". A forma como ocorreu tal solicitação e a relação existente entre as duas empresas (WTJ e DYA) não consta do processo. De qualquer forma, o subterfúgio era inadequado frente aos procedimentos previstos para a solicitação de Slots.

f) Referente ao item "xiv" subitem "d" do Parecer 381 (4292413), há confusa narrativa sobre possível desorganização operacional.

g) Referente ao item "xiv" subitem "e" do Parecer 381 (4292413), narra que haveria solicitação (não explicada que solicitação e com qual objetivo) com "5 dias de antecedência". Note-se que caso o procedimento correto fosse seguido, com até 4 horas de antecedência seria possível o informe da não utilização do Slot à GOPE - fato que não ocorreu, mesmo a empresa tendo aqui admitido que conhecia que realizaria programação diversa com 5 dias de antecedência.

h) Referente ao item "xiv" subitem "f" do Parecer 381 (4292413), os termos vagos "alguns erros" e "algumas autorizações" não permite aferir a que se refere a autuada.

i) Referente ao item "xiv" subitem "g" do Parecer 381 (4292413), há descrição de dispositivos contratuais entre o operador e contratante, sem relação explícita com a necessária elucidação dos fatos.

j) Referente ao item "xiv" subitem "i" do Parecer 381 (4292413), "Mesmo assim, por outras dificuldades não conseguimos o status "Aprovado" - não por falha de coordenação, mas sim por outras dificuldades procedimentais" - isto é, a empresa admite ter operado em desacordo com o aprovado por dificuldades "procedimentais" não explicitadas ou documentadas, de forma a não ser possível enquadrá-las como "força maior", mas sim como descumprimento de requisitos ou procedimentos.

k) Referente ao item "xiv" subitem "k" do Parecer 381 (4292413), não há explicitação da relação causal com os fatos ora apurados.

l) Referente ao item "xiv" subitem "l" do Parecer 381 (4292413), cabe esclarecer que a administração da jornada de tripulantes não se enquadra como motivo de força maior, visto ser fator conhecido e gerenciável pelo operador aéreo.

m) Desta forma, o entendimento desta Gerência Técnica é que os fatos não são capazes de afastar a responsabilidade da autuada quanto ao não cumprimento dos Slots por ela solicitados. Pelo contrário, os fatos narrados explicitam problemas de natureza operativa e de organização.

Quanto ao questionamento 2: [O setor técnico competente poderá relacionar os fatos, *agora*, declarados pela empresa recorrente, *conforme sua peça recursal* (SEI/0995034), com os dados relacionados pelo agente fiscal, estes apontados no Anexo 1 do Relatório de Fiscalização s/nº 2015/GOPE/SRE, datado de 27/01/2015 (fls. 04 a 07), e, ainda, reproduzidos na Tabela acima?]

n) Essa Gerência Técnica não consegue relacionar os itens elencados pela DYA de maneira individualizada a cada um dos voos relacionados no auto de infração 00173/2015 visto que as descrições constantes da manifestação da autuada contam uma narrativa de maneira desconectada dos voos a que se pretende apurar.

o) Neste sentido, foi encontrada a correlação para alguns dos itens levantados nos subitens "a" a "l" no item (xiv) do parecer 381(4292413):

Cia Aerea	No. Voo	Origem	Destino	Data	Hora do Voo (UTC)	Tipo de Slot	Correspondencia
DYA	411	KIAH	SBSG	15/06/2014	10:30	Chegada	subitem "a"
DYA	412	SBSG	SBEG	23/06/2014	14:45	Partida	subitem "e"
DYA	431	SBFZ	SBSG	21/06/2014	14:00	Chegada	?
DYA	433	SBFZ	SBSG	21/06/2014	23:30	Chegada	?
DYA	434	SBSG	SBFZ	22/06/2014	00:15	Partida	?
DYA	504	SBSG	TJSJ	22/06/2014	04:30	Partida	?
DYA	439	SBEG	SBSG	23/06/2014	11:40	Chegada	subitem "e"
DYA	440	SBSG	SBRF	23/06/2014	13:00	Partida	subitem "e"
DYA	521	SBFZ	SBSG	21/06/2014	17:30	Chegada	?
DYA	442	SBSG	SBFZ	21/06/2014	20:15	Partida	?
DYA	430	SBSG	SBFZ	21/06/2014	12:00	Chegada	?
DYA	431	SBFZ	SBSG	21/06/2014	13:00	Partida	?
DYA	434	SBSG	SBFZ	22/06/2014	02:00	Chegada	?
DYA	437	SBSG	SBEG	23/06/2014	06:50	Chegada	subitem "e"
DYA	438	SBEG	SYCJ	23/06/2014	08:00	Partida	subitem "e"
DYA	522	SYCJ	SBEG	23/06/2014	06:50	Chegada	subitem "e"
DYA	413	SBEG	SBSG	23/06/2014	08:00	Partida	subitem "e"
DYA	401	TNCC	SBSV	11/06/2014	15:00	Chegada	subitem "b"
DYA	501	SBSV	SBSG	11/06/2014	23:00	Partida	subitem "d"
DYA	401	TNCC	SBSV	18/06/2014	15:00	Chegada	?
DYA	501	SBSV	SBSG	18/06/2014	23:00	Partida	?

Quanto ao questionamento 3: [O setor técnico, *diante das alegações da empresa*, agora realizadas em sede recursal (SEI! 0995034), confirma que, *à época, realmente*, ocorreram tais fatos? Estes fatos, *caso confirmados pelo setor de fiscalização*, poderão, *de alguma forma*, servir como excludentes de algum dos atos infracionais que estão sendo imputados à empresa no presente processo? Quais fatos, *de todos os declarados pela empresa recorrente*, poderão servir para excluir atos infracionais apurados pelo presente processo?]

p) A ocorrência de dificuldades com o cumprimento de procedimentos é colocada de maneira genérica, não documentada e sem clareza, de forma que a essa Gerência Técnica não pode confirmar ou descartar que tenha havido problemas com a compreensão dos procedimentos necessários pela DYA. Ainda assim, não seria razoável aceitar a exclusão de responsabilidade, considerando que a massa de regulados conseguiu cumprir os mesmos procedimentos, levando à boa execução de serviços no período da Copa do Mundo FIFA 2014.

Quanto ao questionamento 4: [O setor técnico tem ciência de que houve algum outro tipo de fato, *mesmo que não alegado pela empresa em sede recursal*, mas que tenha relação direta com o presente processo, de forma que possa estar de acordo com a exceção prevista no §3º do art. 19 da então vigente Resolução ANAC nº. 316/14?]

q) É de conhecimento desta Gerência Técnica que, por ocasião da Copa do Mundo FIFA de 2014, a empresa DYA encerrou suas operações no Brasil prematuramente, após a suspeita de reiterada realização de voos sem o cumprimento de procedimentos estabelecidos pelas autoridades do Brasil, bem como sob suspeita de realizar voos de cabotagem. Não foi encontrado processo referente a solicitação de encerramento das atividades, mas tais fatos são explicitados no sítio da ANAC na Rede Mundial de Computadores em: <https://www.anac.gov.br/noticias/2014/anac-acompanha-voos-fretados-de-empresas-estrangeiras>.

Quanto ao questionamento 5: [Tendo em vista a Resolução ANAC nº 316/14 ser uma norma temporária, *ou seja*, prevista para uma condição especial pela qual passaria o referido aeroporto, *dispondo sobre o Regime Especial da Copa do Mundo FIFA 2014 e dando outras providências*, haveria a possibilidade, no caso de que a empresa tivesse "algum problema" com a sua aeronave escalada para a operação, ficando a mesma incapacitada para voo, de vir a substituir a mesma ou, *quem sabe*, deslocar outra aeronave de outro aeroporto próximo, de forma que viesse a cumprir o mandamento normativo? Existente qualquer "problema" na aeronave, havia tempo hábil para a necessária manutenção da aeronave e a sua necessária liberação para operação dentro do lapso temporal determinado naquele aeroporto? *Salvo engano*, este analista técnico entende que a referida Resolução buscou ordenar as operações no referido aeroporto, controlando as atividades de pousos e decolagens, bem como a circulação e/ou estacionamento de aeronaves, como forma de, *assim*, melhor operacionalizar uma maior demanda prevista naquela época. *Sendo assim*, estuda-se se a empresa, ou qualquer outra em operação naquele aeroporto sob as condições da então vigente Resolução ANAC nº 316/14, teria ou não condições de providenciar a troca de sua aeronave impossibilitada para o voo por outra, tendo em vista a impossibilidade de ocorrência de pousos não previstos, bem como, se teria ou não tempo hábil para o necessário reparo da aeronave, o que poderia impedir, *assim*, de a empresa cumprir com o estabelecido pela norma. Enfim. *Na verdade*, a dúvida deste analista técnico circula em torno das alegações apresentadas pela empresa, *agora em sede recursal, ou seja*, quanto à possibilidade destas alegações serem caracterizadas como, *realmente*, de "força maior", o que, *então*, restaria coberto pela exceção prevista no referido §3º do art. 19 da Resolução ANAC nº 316/14. As alegações da empresa recorrente, *em sede de mérito em sua peça recursal* (SEI! 0995034), podem ser consideradas dentro da exceção prevista no §3º do art. 19 da Resolução ANAC nº 316/14? *No caso de afirmativa a resposta*, o setor técnico competente pode identificar quais fatos que possam ser considerados como excludentes de penalização (§3º do art. 19 da Res. ANAC nº. 316/14), relacionando-os com os atos infracionais que estão sendo imputados à empresa?]

r) No presente processo não consta a alegação de que questões de indisponibilidade de aeronave no Brasil tenham causado os descumprimentos de Slot. Há menção de indisponibilidade de aeronave no exterior, e não em território nacional. De certo que a indisponibilidade de aeronaves para cumprimento de obrigações contratuais seriam fatores gerenciáveis pela operadora, e não motivos de força maior. Ainda assim, mesmo na ocorrência de uma eventual impossibilidade de realização de voo por indisponibilidade da aeronave, ainda era facultado a operadora o informe com até 4 horas de antecedência sobre a não utilização do Slot, conforme disposto no Art. 8º da Resolução da ANAC No. 316, de 09 de maio de 2014.

Quanto ao questionamento 6: [Conforme apontado acima, em *Observação Importante em Preliminares*, após o item *Regularidade Processual*, este analista técnico aponta que a sanção de multa, no valor de R\$ 252.000,00 (duzentos e cinquenta e dois mil reais), foi, *na verdade*, inscrita no Sistema (SIGEC nº. 660.785/17-3), em nome do representante da empresa, Sr. Douglas Ferreira Machado, CPF nº. 449.009.968-15 (pessoa física) (SEI! 4292465), ao invés de constar a referida inscrição em nome da empresa **DYNAMIC AIRWAYS LLC**, (pessoa jurídica), esta, *sim*, a real infratora. O setor técnico competente entende ter sido corretamente atribuída esta sanção de multa ao referido representante? Na medida em que a empresa interessada é o real agente infrator, bem como todo o processamento transcorreu em seu desfavor, não deveria ter sido o

correspondente crédito de multa em favor da União ser inscrito em face da empresa **DYNAMIC AIRWAYS LLC.**? Em caso de afirmativa resposta, o setor técnico competente poderá realizar as necessárias adequações?]

s) Não há dúvidas de que a penalidade foi aplicada a DYNAMIC AIRWAYS LLC. No entanto, por tratar-se de empresa estrangeira e sem CNPJ, a inscrição do débito no SIGEC foi realizada em nome do representante legal, objetivando propiciar o pagamento voluntário da penalidade. Percebe-se, no entanto, que em caso de não pagamento, smj, não haverá inscrição em dívida ativa do Representante Legal, mas a cobrança por via judicial da empresa estrangeira. De qualquer forma, percebe-se que não há vício quanto a participação da empresa no presente processo sancionador por meio de seu Representante Legal devidamente constituído e com poderes para representa-la, sendo assegurada a ampla defesa e o contraditório.

(...)

(grifos no original)

Verifica-se que a empresa interessada foi, *devidamente*, notificada quanto à realização da diligência ao setor técnico (SEI! 4382147; 4658954 e 4913503), em 09/09/2020 (SEI! 4891688), oportunidade em que não apresenta as suas considerações, conforme aponta o despacho ASJIN, de 19/10/2020 (SEI! 4900268).

O presente processo retorna a este Relator, em 04/11/2020, às 11h14min.

Dos Outros Atos Processuais:

- Termo de Autuação Conferido - ANAC/SSA (fl. s/nº);
- Solicitação de Abertura de Processo (fl. 01);
- Anexo 1 do Auto de Infração nº. 000173/2015 (fl. 03);
- Relatório de Fiscalização s/nº 2015/GOPE/SRE, de 27/01/2015 (Fls. 04 a 07);
- Instrumento de Mandato da empresa para seu representante legal - Procuração (fl. 08);
- Documento da empresa interessada (fl. 09);
- Instrumento de Mandato da empresa para seu representante legal, em inglês (fl. 10);
- Aviso de Recebimento - AR, de 08/05/2015 (fl. 12);
- Aviso de Recebimento - AR, de 22/06/2015 (fl. 13);
- Aviso de Recebimento - AR, de 23/07/2015 (fl. 14);
- Ofício nº. 451/2015/GOPE/SAS/ANAC, de 27/11/2015 (fl. 15);
- Cópia do Auto de Infração (fl. 16);
- Cópia do Anexo 1 do Auto de Infração nº. 000173/2015 (fl. 17);
- Cópia do Relatório de Fiscalização (fls. 18 a 21);
- Cópia do Instrumento de Mandato da empresa para seu representante legal - Procuração (fl. 22);
- Cópia do Documento da empresa interessada (fl. 23);
- Cópia do Instrumento de Mandato da empresa para seu representante legal, em inglês (fl. 24);
- Aviso de Recebimento - AR, de 04/12/2015 (fl. 26);
- Despacho nº. 09/2016/GOPE/SAS/ANAC, de 19/02/2016 (fl. 27);
- Correspondências eletrônicas (fl. 28);
- Termo de Encerramento de Trâmite Físico, datado de 10/01/2017 (SEI! 0326661);
- Certidão GTAS/SAS, de 22/02/2017 (SEI! 0456854);
- Despacho GTAS/SAS, de 22/02/2017 (SEI! 0456857);
- NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 353(SEI)/2017/SAS/GTAS-ANAC, de 26/07/2017 (SEI! 0896605);
- Aviso de Recebimento - AR, de 27/07/2017 (não recebido) (SEI! 0936144);
- Envelope (SEI! 0948250);
- Aviso de Recebimento - AR, de 14/08/2017 (SEI! 0977502);

- *E-mail* de Solicitação de vista de processo, em 22/08/2017 (SEI! 0984318);
- *E-mail* resposta desta ANAC (SEI! 0984336);
- *E-mail* resposta de representante da empresa interessada (SEI! 0986713);
- Despacho GTAS/SAS, de 23/08/2017 (SEI! 0986724);
- Certidão ASJIN, de 01/09/2017 (SEI! 1021970);
- Despacho ASJIN, de 26/06/2018 (SEI! 1957027);
- Parecer nº. 381/2020/JULG ASJIN/ASJIN, datado de 29/04/2020 (SEI! 4292413);
- Decisão Monocrática de Segunda Instância nº. 372/2020, de 11/05/2020 (SEI! 4292414);
- Extrato SIGEC, de 29/04/2020 (SEI! 4292465);
- Despacho GTRC, de 21/05/2020 (SEI! 4342036);
- Despacho GTAS/SAS, de 21/05/2020 (SEI! 4361181);
- Ofício nº 4383/2020/ASJIN-ANAC, de 29/05/2020 (SEI! 4382147);
- Aviso de Recebimento - AR, de 16/06/2020 (SEI! 4537017);
- Despacho ASJIN, de 17/08/2020 (SEI! 4658953);
- Ofício nº 7829/2020/ASJIN-ANAC, de 17/08/2020 (SEI! 4658954);
- Rastreamento dos CORREIOS (SEI! 4849381);
- Aviso de Recebimento - AR, de 09/09/2020 (SEI! 4891688);
- Despacho ASJIN, de 19/10/2020 (SEI! 4900268); e
- Certidão de Intimação Cumprida, de 19/10/2020 (SEI! 4913503).

É o breve Relatório.

2. DAS PRELIMINARES

Antes de se adentrar, *especificamente*, no mérito do presente processo administrativo sancionador, deve-se analisar, *em preliminares*, as alegações da empresa interessada, conforme a seguir.

Da Alegação de Aplicação de Sanção com Base em Resolução já Revogada:

A empresa interessada, *em sede recursal*, alega que a sanção aplicada pelo setor de primeira instância foi fundada com base em Resolução já revogada, *no caso em tela*, a Resolução ANAC nº. 316, de 09/05/2014 c/c o item 1 da Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - *slots*) do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08.

Ao se observar esta Resolução, *mais especificamente em seu artigo 23*, deve-se registrar que se trata de uma norma temporária, *ou seja*, vigente em determinado período de tempo, *a saber*, no período entre a sua publicação, que ocorreu em 13/05/2014, até o dia 21/07/2014. *Sendo assim*, reforça-se que, a partir do dia 22/07/2014, este diploma normativo, *realmente*, foi revogado *expressamente*, por força do referido dispositivo da própria Resolução.

Nesse sentido, importante trazer aos autos o entendimento exposto em parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC nº 00154/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, datado de 01/07/2015, o qual apresenta recomendações quanto à vigência das normas da ANAC. Segundo essa exposição, tal vigência é imediata, inclusive para aplicação nos processos administrativos em curso. Acrescenta ainda que as alterações normativas têm o objetivo de padronizar condutas futuras. Por fim, quanto à dosimetria da sanção, essa Procuradoria recomenda que a aplicação das penalidades seja de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional.

Embora o parecer supracitado não seja de caráter vinculante, este Relator concorda com a manifestação trazida pela Procuradoria Federal junto à ANAC, acompanhando este entendimento, quanto à interpretação e aplicação de normas administrativo-punitivas no tempo.

Sendo assim, no período dos cometimentos dos atos tidos como infracionais, *ou seja*, de 11/06/2014 até 23/06/2014, a Resolução ANAC nº. 316, de 09/05/2014, se encontrava em pleno vigor, o que incluiu o item 1 na Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - *slots*) do ANEXO

II da Resolução ANAC nº. 25/08, devendo, *então*, ambos os dispositivos normativos serem aplicados ao caso em comento.

Da Alegação de Afrenta ao inciso XL do artigo 5º da CR/88:

Segundo a CR/88, "a lei penal não retroagirá, salvo para beneficiar o réu" (inciso XL do art. 5º). No entanto, deve-se recordar que o presente processo está sendo processado em esfera administrativa, a qual, apesar de reconhecer a aplicabilidade de alguns institutos próprios do Direito Penal, estes que possam, com as devidas adaptações, serem considerados em âmbito Administrativo, não podem ser considerado no caso em tela, conforme, inclusive, ficou bem esclarecido no item acima ao se confirmar a aplicação da norma vigente por ocasião do cometimento do ato infracional, não tendo a sua posterior revogação o poder de excluir a responsabilidade administrativo do agente infrator.

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* a obrigatoriedade de se observar alguns de seus princípios, guardadas as devidas proporções e peculiaridades, não se aplicando, *no entanto*, este instituto ao caso em tela.

Da Retroatividade da Lei mais Benéfica como Principiologia Geral do Direito Sancionatório:

Como já apontado acima, na verdade, o instituto da retroatividade da norma mais benéfica é próprio do Direito Penal, não havendo relação com o Processo Administrativo Sancionador, não cabendo, então, a sua aplicabilidade nessa esfera.

Da Alegação da Ocorrência de Subversão da Ordem Constitucional e dos Postulados do Estado Democrático de Direito:

Ainda decorrente da alegação da recorrente, quanto à possibilidade de aplicação de norma mais benéfica no presente processo, o que, inclusive, já foi afastado por este Relator, observa-se não ter ocorrido qualquer afronta à CR/88, bem como aos postulados do Estado Democrático de Direito.

Deve-se registrar que o presente processo, *como restará demonstrado ao final*, não afrontou qualquer direito do interessado, bem como preservou todos os princípios basilares da Administração Pública, *em especial*, quanto aos princípios da *legalidade*, do *contraditório* e da *ampla defesa*.

Da Alegação de Lavratura do Referido Auto de Infração após a Revogação da Norma:

A empresa recorrente alega que o referido Auto de Infração foi elaborado somente em 11/02/2015, *ou seja, segundo entende*, após a revogação da referida norma, evidenciando a nulidade deste processo administrativo.

Realmente, conforma consta do Auto de Infração nº. 000173/2015, este foi lavrado em 11/02/2015, ou seja, após a vigência da Resolução ANAC nº. 316, de 09/05/2014, a qual se deu, por sua revogação expressa, em 21/07/2014 (art. 23). Sendo assim, pelo entendimento da recorrente, os necessários Autos de Infração que, porventura, tivessem que ser lavrados para os correspondentes processamentos de quaisquer atos infracionais cometidos, deveriam ter sido lavrados durante a vigência da referida Resolução, ou seja, entre os dias 13/05/2014 e 21/07/2014.

Ora, esta alegação da recorrente não pode prosperar, pois, apesar da Resolução ANAC nº 316/14 tratar-se de uma norma temporária, que esteve vigente apenas até o dia 21/07/2014, os atos infracionais decorrentes de afronta a esta norma podem, sim, ser processados em momento posterior, desde que observados os prazos prescricionais. Nesse sentido, deve-se observar o disposto no artigo 1º da Lei nº. 9873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela

Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências, conforme abaixo, *in verbis*:

Lei nº 9783/99

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

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

§ 2º Quando o fato objeto da ação punitiva da Administração também constituir crime, a prescrição rege-se-á pelo prazo previsto na lei penal.

(...)

(sem grifos no original)

Sendo assim, deve-se reconhecer que os fatos geradores ocorreram entre os dias 11/06/2014 e 23/06/2014, resultando no início do processamento administrativo sancionador em curso em desfavor do interessado, iniciado pela lavratura do referido Auto de Infração, em 11/02/2015, *ou seja*, dentro do prazo de 05 (cinco) anos, conforme previsto no dispositivo legal acima transcrito.

Da Alegação de Afrenta aos Princípios do Devido Processo Legal, do Contraditório e da Ampla Defesa:

Esta alegação da empresa recorrente não pode prosperar, pois, *como já visto até agora*, todos os atos administrativos exarados pela Administração Pública foram, *estritamente*, dentro de seus princípios, bem como respeitando todos os direitos da interessada, não se podendo falar em qualquer vício processual que possa vir a macular o perfeito andamento processual ora em curso. *Em especial*, registra-se que o presente processamento respeitou o princípio do *devido processo administrativo*, na medida em que observou e cumpriu a todos os ditames constitucionais e legais pertinentes.

Da Alegação de Inobservância do Disposto no §1º do art. 26 da Lei nº. 9.784/99:

A recorrente alega descumprimento do §1º do art. 26 da Lei nº 9.784/99, conforme abaixo, *in verbis*:

Lei nº. 9.784/99

(...)

CAPÍTULO IX

DA COMUNICAÇÃO DOS ATOS

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

§ 1º A intimação deverá conter:

I - identificação do intimado e nome do órgão ou entidade administrativa;

II - finalidade da intimação;

III - data, hora e local em que deve comparecer;

IV - se o intimado deve comparecer pessoalmente, ou fazer-se representar;

V - informação da continuidade do processo independentemente do seu comparecimento;

VI - indicação dos fatos e fundamentos legais pertinentes.

(...)

(sem grifos no original)

Observa-se que o §1º do referido art. 26 trata dos aspectos necessários para que ocorra a devida e necessária comunicação do interessado quanto aos diversos atos administrativos exarados no processamento em seu desfavor que esteja em curso.

No caso em tela, deve-se apontar que a empresa interessada foi, *devidamente*, notificada quanto à lavratura do referido Auto de Infração, em 08/05/2015 (fl. 12), em 22/06/2015 (fl. 13), em 23/07/2015 (fl. 14) e em 04/12/2015 (fl. 26), não apresentando, *contudo*, a sua defesa (fl. 27), perdendo, *assim*, a oportunidade de apresentar as suas considerações quanto às impressões do agente fiscal. Importante observar que o referido Auto de Infração (fl. 02) e o também referido Relatório de Fiscalização (fls. 04 a 07) foram encaminhados e recebidos pela empresa interessada em quatro oportunidades (fls. 12 a 14 e fl. 26), mesmo assim não houve qualquer manifestação da empresa interessada.

Observa-se, *ainda*, que, muito antes de exarada a decisão motivada de primeira instância, em de 20/07/2017 (SEI! 0876688), *ou seja*, em 08/08/2015, um setor da SSA desta ANAC entrou em contato, por *e-mail* (fl. 28), com o representante da empresa interessada, oportunidade em que este atualiza o

endereço de correspondência da empresa, o que, *então*, deu ensejo à última notificação da empresa interessada, materializada em 04/12/2015 (fl. 26), oportunidade em que foi considerada válida esta notificação realizada pela ANAC, dando, *então*, o devido prosseguimento ao processamento em curso. Importante se registrar que consta do presente processo o Ofício nº 451/2015/GOPE/SAS/ANAC, datado de 27/11/2015 (fl. 16), o qual foi recebido pela empresa interessada, em 04/12/2015 (fl. 26), materializando, *assim*, a sua regular notificação quanto ao processo sancionador em seu desfavor.

Da mesma forma, deve-se observar ter a recorrente sido, *regularmente*, notificada, quanto à decisão de primeira instância, conforme consta da NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 353(SEI)/2017/SAS/GTAS/SAS-ANAC, datada de 26/07/2017 (SEI! 0896605), recebida em 14/08/2017 (SEI! 0977502), oportunidade em que, *inclusive*, apresenta, *tempestivamente*, o seu recurso, em 24/08/2017 (SEI! 0995034).

Após decisão monocrática da ASJIN, datada de 11/05/2020 (SEI! 4292414), oportunidade em que o presente processo foi encaminhado ao setor técnico em diligência, recebendo deste a sua correspondente resposta, por despacho, datado de 21/05/2020 (SEI! 4342036), a empresa interessada foi, *devidamente*, notificada (SEI! 4382147; 4658954 e 4913503), em 09/09/2020 (SEI! 4891688), não apresentando, *contudo*, as suas considerações, conforme aponta o despacho ASJIN, de 19/10/2020 (SEI! 4900268).

Sendo assim, deve-se registrar que no presente processo não há qualquer tipo de vício nos atos administrativos exarados, *em especial*, quanto à aplicação da normatização, conforme disposto no §1º do art. 26 da Lei nº. 9.784/99, *acima referido*.

Importante se colocar que a empresa interessada sempre teve ciência do processamento em curso em seu desfavor, bem como, teve oportunidade de, *livremente*, apresentar as suas considerações, além da possibilidade de vir buscar seu livre acesso ao presente processo sancionador, não se identificando, *por fim*, qualquer mácula que possa ter contribuído para a alegada nulidade quanto às notificações realizadas por esta ANAC com relação aos atos administrativos exarados durante o processamento em curso.

Da Alegação de que Houve Afronta aos Direitos Fundamentais da Empresa:

Esta alegação da recorrente não pode prosperar, pois, *como já visto acima*, todos os atos exarados pelos agente públicos no presente processo observaram e cumpriram toda a normatização pertinente, bem como, todos os direitos da empresa interessada, *em especial*, os seus direitos fundamentais, não havendo qualquer mácula ao processamento sancionador em curso.

Da Alegação de que Não Houve a Necessária Indicação dos Fatos e Fundamentos Jurídicos:

A empresa, quanto à decisão sancionatória (SEI! 0876688), aponta não estar em acordo com o inciso VI do §1º do art. 26 da Lei nº 9.784/99, *acima transcrito*. *Da mesma forma*, esta alegação não pode prosperar, pois, *como se pode observar na referida decisão de primeira instância*, todas as circunstâncias fáticas relativas à ocorrência, bem como o enquadramento normativo do ato tido como infracional, podem ser, *facilmente*, identificados na referida decisão, assim como a subsunção dos fatos à normatização infringida à época do ato tido como infracional.

Da Alegação de Prejuízo ao Princípio do Contraditório:

A recorrente alega que, *apesar de ter solicitado vista dos autos em 22/08/2017*, somente teve acesso ao procedimento dois dias para o final do prazo recursal, o que, *segundo afirma*, resultou em prejuízo a sua defesa. *Nesse sentido*, deve-se observar que a empresa interessada foi, *regularmente*, notificada quanto à decisão de primeira instância, em 14/08/2017 (segunda-feira) (SEI! 0977502). A partir desta data a empresa teria que apresentar o seu recurso em até 10 (dez) dias, *ou seja*, até o dia 25/08/2017 (sexta-feira). Apesar do processamento em curso estar, *desde sempre*, disponível na sede desta ANAC, a referida notificação recebida pela interessada a orientou, *se fosse o caso*, quanto aos possíveis pedidos de vista dos autos do presente processo, oportunidade em que esta ANAC apresenta um contato eletrônico (*e-mail*) para o caso de solicitação de vista ao processo (<gtas.sas@anac.gov.br>). Ocorre que a empresa interessada não se interessa por ter vista ao presente processo, mas, *sim*, em obter cópia do mesmo, requerendo-o, *assim*, por *e-mail* datado de 22/08/2017, às 09h39min (SEI! 0984318). Observa-se que, *na sequência*, o setor técnico responsável, *no mesmo dia*, *ou seja*, em 22/08/2017, às 14h46min59seg, encaminha a cópia digital do processo (SEI! 0984336), o que, *inclusive*, foi confirmado o seu recebimento pela empresa interessada ainda naquele mesmo dia (22/08/2017, às 17h51min) (SEI! 0986713). *Sendo assim*, deve-se apontar não ter fundamento a alegação da empresa interessada, pois o próprio processamento em curso possui provas robustas de que não ocorreu como afirmado pela recorrente.

Importante ressaltar que o processamento ora em curso sempre esteve nesta ANAC à disposição da empresa interessada, para que, *caso entendesse necessário*, pudesse ter vista aos autos, bem como,

observa-se que, *apesar de não ser usual*, o setor técnico atendeu, *a contento*, o requerimento da empresa recorrente, no sentido de que lhe fosse enviado um *arquivo digital* contendo uma cópia integral do processamento em curso, a fim de que pudesse apresentar o seu recurso dentro do prazo concedido, o que se materializou com a interposição de sua peça de resistência dentro do prazo.

Da Alegação de Violação ao art. 10 da Resolução ANAC nº. 25/08:

A recorrente alega afronta ao disposto no artigo 10 da Resolução ANAC nº. 25/08 c/c art. 5º, inciso LV, da CRFB, entendendo ser necessário o consequente desmembramento das infrações apuradas, abrindo-se, *então, novo prazo para defesa*, de modo a efetivar, em concreto, o pleno exercício do *contraditório* e da *ampla defesa*.

Assim dispõe, *in verbis*, o referido art. 10 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08:

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)

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

§2º Havendo indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório ou cuja prova de uma possa influir na prova de outra(s), será lavrado um único Auto de Infração, para a apuração conjunta dos fatos conexos, mediante a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§3º Na hipótese do parágrafo anterior, a apuração conjunta dos fatos não implicará a utilização de critério de dosimetria distinto do estabelecido no Título III para a imposição de penalidades, devendo os atos decisórios que cominar em sanções, aplicá-las, de forma individualizada, pela prática de cada uma das infrações cometidas. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

(...)

(sem grifos no original)

Como se pode verificar, este mesmo dispositivo (§3º do art. 10) prevê a lavratura de um único Auto de Infração, "[havendo] indícios da prática de duas ou mais infrações relacionadas a um mesmo contexto probatório [...]", impondo "[...] a individualização objetiva de todas as condutas a serem perquiridas e das normas infringidas". *No caso em tela*, deve-se observar que o agente fiscal apresenta cada ato infracional cometido pela empresa interessada, *em conformidade com a Tabela acima*, oportunidade em que apresenta os dados de cada um dos fatos geradores, estes correspondentes a cada ato infracional cometido, bem como a norma aeronáutica infringida.

A empresa interessada não pode alegar não ter tido conhecimento de cada ato infracional que lhe foi imputado no referido Auto de Infração (fl. 02), pois, *desde o início do processamento*, sempre esteve ciente de que se tratava de 21 (vinte e um) atos infracionais distintos, cada qual passível de uma sanção de multa, tendo em vista o descumprimento do inciso I do art. 289 do CBA, c/c o inciso III do artigo 19 da Resolução ANAC nº. 316, de 09/05/2014 e c/c o item 1 da Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - *slots*) do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08.

Sendo assim, a recorrente não pode alegar qualquer vício na lavratura do referido Auto de Infração, pois previsto na normatização, bem como sempre teve ciência de todos os atos infracionais, não podendo suscitar qualquer tipo de prejuízo em seu direito à *ampla defesa* e ao *contraditório*.

Registra-se que a empresa interessada, *apesar de notificada quanto ao referido Auto de infração*, em 08/05/2015 (fl. 12), em 22/06/2015 (fl. 13), em 23/07/2015 (fl. 14) e em 04/12/2015 (fl. 26), não apresenta a sua defesa (fl. 27), perdendo a oportunidade de apresentar as suas considerações contra as alegações do agente fiscal.

Em sede recursal, a empresa recorrente apresenta suas alegações, em 24/08/2017 (SEI! 0995034), referindo-se aos voos que deixaram de ser realizados, sinalizando, *assim*, a sua plena ciência de que estava sendo processado pelos 21 (vinte e um) atos infracionais identificados pelo agente fiscal, *conforme a Tabela acima*.

Verifica-se que a empresa interessada foi, *devidamente*, notificada quanto à realização da diligência ao setor técnico (SEI! 4382147; 4658954 e 4913503), em 09/09/2020 (SEI! 4891688), oportunidade em que

não apresenta as suas considerações, conforme aponta o despacho ASJIN, de 19/10/2020 (SEI! 4900268), perdendo, *mais uma vez*, a oportunidade de apresentar as suas considerações.

Da Regularidade Processual:

Apesar de notificada quanto à lavratura do referido Auto de Infração, em 08/05/2015 (fl. 12), em 22/06/2015 (fl. 13), em 23/07/2015 (fl. 14) e em 04/12/2015 (fl. 26), a empresa autuada não apresenta a sua defesa (fl. 27). Importante observar que o referido Auto de Infração (fl. 02) e o também referido Relatório de Fiscalização (fls. 04 a 07) foram encaminhados e recebidos pela empresa interessada em quatro oportunidades (fls. 12 a 14 e fl. 26).

O setor competente, em decisão motivada, datada de 20/07/2017 (SEI! 0876688), confirmou os atos infracionais, enquadrando as referidas infrações no inciso I do art. 289 do CBA, c/c o inciso III do artigo 19 da Resolução ANAC n.º 316, de 09/05/2014 c/c o item 1 da Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - *slots*) do ANEXO II da Resolução ANAC n.º 25/08, aplicando, considerando a presença de condição atenuante e sem condição agravante (incisos dos §§1º e 2º, ambos do art. 22 da Resolução ANAC n.º 25/08), *ao final*, multa no *patamar mínimo* previsto na norma, no valor de R\$ 12.000,00 (doze mil reais), para cada um dos 21 (vinte e um) atos infracionais, perfazendo-se, *ao final*, um total de R\$ 252.000,00 (duzentos e cinquenta e dois mil reais).

Verifica-se que a empresa interessada foi, *devidamente*, notificada da decisão (SEI! 0896605), em 14/08/2017 (SEI! 0977502), oportunidade em que apresenta seu recurso, em 24/08/2017 (SEI! 0995034). O referido recurso foi certificado como tempestivo, por certidão, em 01/09/2017 (SEI! 1021970), sendo encaminhado à relatoria, em 26/06/2018 (SEI! 1957027) e atribuído a este Relator, em 14/02/2019, às 12h24min.

O referido recurso foi certificado como tempestivo, por certidão, em 01/09/2017 (SEI! 1021970), sendo encaminhado à relatoria, em 26/06/2018 (SEI! 1957027) e atribuído a este Relator, em 14/02/2019, às 12h24min.

Por intermédio do PARECER n.º 381/2020/JULG ASJIN/ASJIN, de 29/04/2020 (SEI! 4292413), este Relator sugeriu a conversão em diligência do presente processo, retornando os autos à Secretaria da ASJIN, a fim de que este o mesmo fosse encaminhado à Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos - SAS desta ANAC, para análise dos documentos acostados ao processo, *em especial*, quanto às questões de mérito apontadas no recurso interposto (SEI! 0995034), bem como, para que sejam prestadas as informações solicitadas e/ou outras pertinentes, formulando questões a serem respondidas.

Por decisão monocrática da ASJIN, datada de 11/05/2020 (SEI! 4292414), foi acatada a sugestão deste Relator, sendo o presente processo encaminhado ao setor técnico.

Por despacho, datado de 21/05/2020 (SEI! 4342036), o setor técnico responde aos quesitos formulados por este Relator.

Verifica-se que a empresa interessada foi, *devidamente*, notificada quanto à realização da diligência ao setor técnico (SEI! 4382147; 4658954 e 4913503), em 09/09/2020 (SEI! 4891688), oportunidade em que não apresenta as suas considerações, conforme aponta o despacho ASJIN, de 19/10/2020 (SEI! 4900268).

O presente processo retorna a este Relator, em 04/11/2020, às 11h14min.

Sendo assim, aponto que o presente processo preservou os interesses da Administração Pública, bem como os direitos da empresa interessada, *em especial*, quanto ao respeito aos princípios do *contraditório* e da *ampla defesa*.

OBSERVAÇÃO IMPORTANTE: Com relação à regularidade do presente processo, este Relator apontou uma questão, *digamos*, secundária, na medida em que identificou que o presente processo (Processo n.º 00058.013776/2015-19) foi inaugurado pela lavratura do Auto de Infração n.º 000173/2015, em 11/02/2015 (fl. 02), **em face da empresa estrangeira DYNAMIC AIRWAYS LLC** e o Relatório de Fiscalização s/n.º 2015/GOPE/SRE, datado de 27/01/2015 (fls. 04 a 07) foi elaborado em intenção da referida empresa. Observou-se, *ainda*, que, *no presente processo*, **todos os atos administrativos exarados por esta ANAC foram em face da empresa estrangeira DYNAMIC**. *No entanto*, *ao verificar a atual situação da empresa no Sistema SIGEC*, este Relator identificou que a sanção de multa correspondente ao presente, esta no valor de R\$ 252.000,00 (duzentos e cinquenta e dois mil reais), foi inserida no referido Sistema sob o n.º. 660.785/17-3, *contudo*, em nome do representante da empresa interessada, Sr. Douglas Ferreira Machado, CPF n.º. 449.009.968-15 (pessoa física) (SEI! 4292465), ao invés de constar a referida inscrição em nome da empresa DYNAMIC (pessoa jurídica).

Nesse sentido, esta questão, *também*, fez parte de consulta ao setor técnico, conforme diligência sugerida

pelo PARECER n.º 381/2020/JULG ASJIN/ASJIN, de 29/04/2020 (SEI! 4292413), este acatado pela decisão monocrática da ASJIN, datada de 11/05/2020 (SEI! 4292414).

Sendo assim, importante apresentar resposta ao questionamento realizado (**Questionamento n.º 6**), conforme oferecido pelo setor técnico competente, *por despacho*, datado de 21/05/2020 (SEI! 4342036), abaixo transcrito, *in verbis*:

Despacho GTRC (SEI! 4342036)

(...)

Quanto ao questionamento 6: [Conforme apontado acima, em *Observação Importante em Preliminares*, após o item *Regularidade Processual*, este analista técnico aponta que a sanção de multa, no valor de R\$ 252.000,00 (duzentos e cinquenta e dois mil reais), foi, *na verdade*, inscrita no Sistema (SIGEC n.º 660.785/17-3), em nome do representante da empresa, Sr. Douglas Ferreira Machado, CPF n.º 449.009.968-15 (pessoa física) (SEI! 4292465), ao invés de constar a referida inscrição em nome da empresa **DYNAMIC AIRWAYS LLC**. (pessoa jurídica), esta, *sim*, a real infratora. O setor técnico competente entende ter sido corretamente atribuída esta sanção de multa ao referido representante? Na medida em que a empresa interessada é o real agente infrator, bem como todo o processamento transcorreu em seu desfavor, não deveria ter sido o correspondente crédito de multa em favor da União ser inscrito em face da empresa **DYNAMIC AIRWAYS LLC**? Em caso de afirmativa resposta, o setor técnico competente poderá realizar as necessárias adequações?]

s) Não há dúvidas de que a penalidade foi aplicada a **DYNAMIC AIRWAYS LLC**. No entanto, **por tratar-se de empresa estrangeira e sem CNPJ, a inscrição do débito no SIGEC foi realizada em nome do representante legal, objetivando propiciar o pagamento voluntário da penalidade. Percebe-se, no entanto, que em caso de não pagamento, smj, não haverá inscrição em dívida ativa do Representante Legal, mas a cobrança por via judicial da empresa estrangeira.** De qualquer forma, percebe-se que não há vício quanto a participação da empresa no presente processo sancionador por meio de seu Representante Legal devidamente constituído e com poderes para representá-la, sendo assegurada a ampla defesa e o contraditório.

(...)

(grifos no original)

Pelas considerações apostas pelo setor técnico, este Relator entende ter sido superada a questão, na medida em que, *expressamente*, aquele setor aponta a empresa **DYNAMIC AIRWAYS LLC**., *pessoa jurídica*, como o real agente passivo (infratora), este não se confundindo com o seu representante legal, Sr. Douglas Ferreira Machado, garantindo, *inclusive*, que não haverá qualquer prejuízo a este, caso a empresa não venha, *voluntariamente*, a satisfazer o pagamento da sanção a ser aplicada em definitivo, *se for o caso*.

3. DA FUNDAMENTAÇÃO

Quanto à Fundamentação da Matéria – Deixar de realizar operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigentes.

A empresa interessada foi autuada por *deixar de realizar operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigente*, em afronta ao inciso I do art. 289 do CBA, c/c o inciso III do artigo 19 da Resolução ANAC n.º 316, de 09/05/2014 e c/c o item 1 da Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados - *slots*) do ANEXO II da Resolução ANAC n.º 25/08, com a seguinte descrição, *in verbis*:

Auto de Infração n.º 000173/2015 (fl. 02)

(...)

CÓDIGO EMENTA: 04.0000316.0182

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Deixar de realizar operação aérea correspondente a um *slot* alocado na base de *slots* vigentes.

DESCRIÇÃO DA INFRAÇÃO: Após confrontação dos dados contidos nos bancos de dados do BIMTRA com os dados do SLOT foi constatada a não operação dos voos relacionados no anexo 01, com suas datas, horário e aeroporto previstos. Foi verificado que os voos listados no anexo 01 possuíam slot aprovado na base de *slots* vigentes nas referidas datas, configurando a não operação de um *slot* alocado na base de *slots* vigentes.

CAPITULAÇÃO: Artigo 289 inciso I da Lei n.º 7565 de 19/12/1986 (CBAer) c/c Artigo 19 inciso III da Resolução ANAC n 316 de 09/05/2014 c/c anexo II tabela VI item 1 da Resolução ANAC n 25 de 25/04/2008.

(...)

Anexo 01 do Auto de Infração ne 000173/2015 (fl. 03)

Tabela 01 Dados obtidos no Slot

Cia Aerea	Nº Voo	Origem	Destino	Data	Hora do Voo (UFC)	Tipo de Slot
DYA	411	KLAH	SBSG	15/06/2014	10 30	Chegada
DYA	412	SBSG	SBEG	23/06/2014	14 45	Partida
DYA	431	SBFZ	SBSG	21/06/2014	14 00	Chegada
DYA	433	SBFZ	SBSG	21/06/2014	23 30	Chegada
DYA	434	SBSG	SBFZ	22/06/2014	00 15	Partida
DYA	504	SBSG	TJSJ	22/06/2014	04 30	Partida
DYA	439	SBEG	SBSG	23/06/2014	11 40	Chegada
DYA	440	SBSG	SBRF	23/06/2014	13 00	Partida
DYA	521	SBFZ	SBSG	21/06/2014	17 30	Chegada
DYA	442	SBSG	SBFZ	21/06/2014	20 15	Partida
DYA	430	SBSG	SBFZ	21/06/2014	12 00	Chegada
DYA	431	SBFZ	SBSG	21/06/2014	13 00	Partida
DYA	434	SBSG	SBFZ	22/06/2014	02 00	Chegada
DYA	437	SBSG	SBEG	23/06/2014	06 50	Chegada
DYA	438	SBEG	SYCJ	23/06/2014	08 00	Partida
DYA	522	SYCJ	SBEG	23/06/2014	06 50	Chegada
DYA	413	SBEG	SBSG	23/06/2014	08 00	Partida
DYA	401	TNCC	SBSV	11/06/2014	15 00	Chegada
DYA	501	SBSV	SBSG	11/06/2014	23 00	Partida
DYA	401	TNCC	SBSV	18/06/2014	15 00	Chegada
DYA	501	SBSV	SBSG	18/06/2014	23 00	Partida

(...)

Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento no inciso I do art. 289 do CBA, que dispõe como abaixo, *in verbis*:

CBA

(...)

CAPÍTULO II - Das Providências Administrativas

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

- II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;
- IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;
- V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

(...)

(sem grifos no original)

Com relação à normatização complementar, deve-se apontar o inciso III do artigo 19 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 316, de 09/05/2014, conforme abaixo descrito, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 316/14

(...)

Art. 19. Estarão **sujeitas à penalidade de multa** prevista na Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo que:

(...)

III - operar em desacordo com as características do slot alocado;

(...)

(sem grifos no original)

Neste mesmo diploma normativo, deve-se atentar para outros dispositivos, os quais, *da mesma forma*, guardam relação com o caso em tela, conforme se pode verificar abaixo, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 316/14

(...)

Art. 2º. Para fins dessa Resolução, considera-se:

(...)

IV - Slot: horário de chegada ou de partida alocado para o movimento de uma aeronave numa data específica em um aeroporto coordenado, sendo que, para efeitos de planejamento,

considera-se o horário em que a aeronave chega ou sai do terminal, caracterizado pelo calço e descalço, respectivamente;

(...)

Art. 5º A realização de qualquer operação aérea em aeroporto coordenado requer a prévia obtenção de um *slot*, em conformidade com o disposto nesta Resolução.

(...)

Art. 14. Serão considerados em desacordo com o *slot* os movimentos de partida ou chegada com divergência igual ou superior a 15 (quinze) minutos do horário alocado.

(...)

(sem grifos no original)

Existe, *ainda*, previsão para a infração descrita no item 1 da Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - *slots*) do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08, que prevê a aplicação de sanção pecuniária, nos valores *mínimo*, *intermediário* e *máximo* (expressos em reais), conforme a seguir:

ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08 (Revogada pela Resolução ANAC nº. 472/18)

(...)

Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - *slots*) (...)

VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO				
Horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados – <i>slots</i>				
(Incluído pela Resolução nº 317, de 09.5.2014)				
COD		P. JURÍDICA		
DOS	1. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo deixar de realizar a operação aérea correspondente a um <i>slot</i> alocado na base de <i>slots</i> vigentes.	12.000	21.000	30.000
ODS	2. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo operar em desacordo com as características dos <i>slots</i> alocados na base de <i>slots</i> vigentes.	24.000	42.000	60.000
NOS	3. A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo realizar operação aérea sem prévia alocação do <i>slot</i> na base de <i>slots</i> vigentes.	36.000	63.000	90.000

(...)

Destaca-se que, com base no item 1 da Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - *slots*) do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08, para *pessoa jurídica*, o valor da multa referente a este item poderá ser imputado em R\$ 12.000,00 (grau mínimo); R\$ 21.000,00 (grau médio) ou R\$ 30.000,00 (grau máximo).

Ao se relacionar o fato concreto, este descrito no Auto de Infração do presente processo, com o que determina os fragmentos legais descritos, configura-se o descumprimento da legislação em vigor pelo autuado.

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

No caso em tela, no Relatório de Fiscalização s/nº 2015/GOPE/SRE, datado de 27/01/2015 (fls. 04 a 07), a fiscalização desta ANAC aponta, conforme abaixo, *in verbis*:

Relatório de Fiscalização s/nº 2015/GOPE/SRE (fls. 04 a 07)

(...)

DADOS DO INTERESSADO:

NOME: DYNAMIC AIRWAYS LLC.

ENDEREÇO:

Avenida das Américas, 3500 - Bloco Hong Kong - sala 305.

(...)

OCORRÊNCIA:

DATA: 23/06/2014 **HORA:** 14 45 (UTC) **LOCAL:** SBSG

DESCRIÇÃO:

(...)

I - Dos Fatos

(...)

Através do monitoramento das operações de serviços aéreos, durante a Copa do Mundo 2014 esta Gerencia de Operações de Serviços Aéreos - GOPE - fez a confrontação dos dados contidos no banco de dados do Slot com os dados do BIMTRA, do HSTVOOS e do SIAVANAC na qual foi constatada a não operação de slot alocado em desacordo com o regulamento desta Agencia conforme detalhado a seguir:

1) Conforme informações extraídas do banco de dados do *slot* ocorreu a solicitação dos *slots* para operação de voo comercial por proposta da companhia aérea (Tabela 1) as datas informadas abaixo. Contudo estes *slots* não foram utilizados conforme pesquisa no banco de dados do BIMTRA não sendo cancelados com a antecedência mínima de 4 horas em relação ao respectivo horário de partida ou chegada.

Tabela 01 Dados obtidos no Slot

Cia Aerea	Nº Voo	Origem	Destino	Data	Hora do Voo (UTC)	Tipo de Slot
DYA	411	KIAH	SBSG	15/06/2014	10 30	Chegada
DYA	412	SBSG	SBEG	23/06/2014	14 45	Partida
DYA	431	SBFZ	SBSG	21/06/2014	14 00	Chegada
DYA	433	SBFZ	SBSG	21/06/2014	23 30	Chegada
DYA	434	SBSG	SBFZ	22/06/2014	00 15	Partida
DYA	504	SBSG	TJSJ	22/06/2014	04 30	Partida
DYA	439	SBEG	SBSG	23/06/2014	11 40	Chegada
DYA	440	SBSG	SBRF	23/06/2014	13 00	Partida
DYA	521	SBFZ	SBSG	21/06/2014	17 30	Chegada
DYA	442	SBSG	SBFZ	21/06/2014	20 15	Partida
DYA	430	SBSG	SBFZ	21/06/2014	12 00	Chegada
DYA	431	SBFZ	SBSG	21/06/2014	13 00	Partida
DYA	434	SBSG	SBFZ	22/06/2014	02 00	Chegada
DYA	437	SBSG	SBEG	23/06/2014	06 50	Chegada
DYA	438	SBEG	SYCJ	23/06/2014	08 00	Partida
DYA	522	SYCJ	SBEG	23/06/2014	06 50	Chegada
DYA	413	SBEG	SBSG	23/06/2014	08 00	Partida
DYA	401	TNCC	SBSV	11/06/2014	15 00	Chegada
DYA	501	SBSV	SBSG	11/06/2014	23 00	Partida
DYA	401	TNCC	SBSV	18/06/2014	15 00	Chegada
DYA	501	SBSV	SBSG	18/06/2014	23 00	Partida

Desta maneira, os *slots* acima informados não foram operados sendo caracterizado que a companhia aérea deixou de operar um *slot* alocado, o que corresponde a uma infração cometida pela empresa Dynamic Airways LLC. Esta ação desobedece ao artigo 19 inciso II da Resolução ANAC nº 316 de 09/05/2014 c/c artigo 299 inciso II da Lei nº 7 565 Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) de 19 de dezembro de 1986.

(...)

O agente fiscal identificou 21 (vinte e um) atos infracionais, conforme dispostos na Tabela acima, todos em afronta à norma então vigente, lavrando, *assim*, o referido Auto de Infração, este que resultou no presente processamento.

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

Apesar de notificada quanto à lavratura do referido Auto de Infração, em 08/05/2015 (fl. 12), em 22/06/2015 (fl. 13), em 23/07/2015 (fl. 14) e em 04/12/2015 (fl. 26), a empresa autuada não apresenta a sua defesa (fl. 27). Importante observar que o referido Auto de Infração (fl. 02) e o também referido Relatório de Fiscalização (fls. 04 a 07) foram encaminhados e recebidos pela empresa interessada em quatro oportunidades (fls. 12 a 14 e fl. 26).

A empresa interessada foi, *devidamente*, notificada da decisão (SEI! 0896605), em 14/08/2017 (SEI! 0977502), oportunidade em que apresenta seu recurso, em 24/08/2017 (SEI! 0995034), alegando, além das questões preliminares, *as quais já foram afastadas acima por este Relator*, o seguinte:

(xi) que não houve solicitação, por parte desta ANAC, quanto aos motivos que poderiam ter ensejado o atraso na operação - A recorrente alega não ter esta ANAC requerido, *antes da autuação da empresa*, os necessários esclarecimentos quanto aos motivos que levaram ao atraso na referida operação e, *por decorrência*, no descumprimento da normatização. *Na verdade*, não se identifica qualquer tipo de obrigatoriedade desta ANAC em, *previamente*, requerer qualquer informação/esclarecimento sobre qualquer tipo de operação realizada por seu regulado. Trata-se de uma prerrogativa do órgão regulador requerer, *inclusive estipulando prazo para resposta*, qualquer informação ou documento que venha a ter relação com a atividade do regulado, sob pena, *caso não haja o devido cumprimento do requerimento*, ser aplicada, *após o específico processo*, uma sanção quanto ao descumprimento de tal ordem não atendida ou fora do prazo estipulado, não se confundindo, *contudo*, com uma obrigatoriedade para que o órgão regulador possa vir a dar o pleno seguimento a certo processo administrativo sancionador em desfavor de um interessado, quando identificado um ato infracional.

A recorrente, *sim, sabedora dos termos da referida norma*, esta que deveria ter sido observada e cumprida, poderia ter se antecipado e apresentado, *antes de qualquer ato administrativo no sentido de abertura do processamento em seu desfavor*, disponibilizando a esta ANAC todas as informações/documentos necessários, os quais pudessem vir a excluir a sua responsabilização administrativa quanto ao ato infracional cometido. A relação entre órgão regulador e regulado deve ser pautado no princípio da *boa-fé* recíproca, oportunidade em que o órgão regulador em seus atos deve preservar as mais sinceras e puras intenções regulatórias, bem como, *em contrapartida*, o regulado deve agir, *da mesma forma*, nas suas ações para com a Administração Pública.

Observa-se que os atos infracionais que estão sendo imputados a empresa ocorreram em junho de 2014, sendo o referido Auto de Infração lavrado em 11/02/2015, *ou seja*, mais de seis meses após o acontecido, não se registrando nesta ANAC qualquer comunicação por parte da empresa recorrente quanto às necessárias explicações sobre os motivos que fez com que não cumprisse o referido dispositivo normativo, como, *agora*, vem a alegar. Até mesmo *em sede de defesa* ao presente processo, observa-se que a empresa recorrente, *apesar de regularmente notificada*, não apresenta as alegações realizadas, *agora, em sede recursal*.

(xii) não há razoabilidade na autuação, tendo em vista não ter sido comprovado o dolo ou culpa da empresa interessada - A responsabilidade administrativa de um agente infrator deve ser apurada e, *se for o caso*, após o devido processo administrativo, receber a devida sanção administrativa, *independentemente de dolo ou culpa*, bastando apenas, *para tal*, o agente infrator, a norma específica em pleno vigor e o ato cometido por este agente em afronta à norma.

Observa-se que a aplicação de sanção de multa, esta realizada pelo setor de decisão de primeira instância, *como já visto acima*, se encontra regulada e definida por normativo específico, este, *regularmente*, elaborado e editado por esta ANAC, não se podendo falar em "falta de razoabilidade", pois se encontra dentro do previsto na referida normatização. Importante se reforçar que a este Relator não cabe questionar a legalidade das normas, *devidamente*, editadas por esta ANAC, com exceção das manifestamente ilegais, *o que não é o caso*.

(xiv) quanto a realização dos referidos voos, *segundo apontado pelo o agente fiscal na Tabela acima*, a recorrente, *entre outras colocações*, afirma que:

a) o "[...] voo DYA411 (KIAH-SBSG), procedente de Houston, com 241 passageiros, impende girar que às 07h30min do dia 15/06/2014, pousou em Natal o B767-200, N767DA, sendo certo que, apesar da antecedência com que a solicitação deste voo foi efetuada e mesmo com a chegada sem restrição ao território nacional, não logrou a recorrente status "Autorizado". De toda sorte, a administração do aeroporto de Natal estava ciente do movimento e as facilidades aguardavam a aeronave e os passageiros. Houve a operação, portanto, e isso sem nenhuma intercorrência";

b) o "[...] voo DYA401 (KIAD-SBMO), referida operação visava o transporte da equipe de futebol de GANA, que se encontrava em Washington-DC/EUA, sendo que as aeronaves eram Boeing B767-200, com autonomia de voo que não permitia o cumprimento do trajeto sem pouso intermediário, razão pela qual o aeroporto de Curaçao (TNCC) foi o escolhido";

c) "[...] juntamente com problemas de registro no Código SACI, levou a recorrente a se utilizar do código de outra empresa, mais especificamente a WTJ, meio encontrado para fazer os pedidos da DYA. Foi a recorrente informada, então, pelo CGNA que SBMO não poderia ser utilizado na operação, orientando-nos a lançar mão de Recife ou Salvador, optando a recorrente por SBSV no dia 12/06/2014";

d) o "[...] voo DYA501, é necessário esclarecer que a DYA trouxe passageiros de Houston (KIAH) para Natal (SBSG), através do voo DYA500, e posicionou um B767-200 neste

aeroporto como previsto. A recorrente precisava posicionar, contudo, 16 tripulantes em SBSG para as operações durante a Copa 2014 no Brasil, tripulantes estes que estavam em Georgetown aguardando transporte para Natal. Neste sentido, após infrutíferas tentativas de fretamento de aeronave para o transporte dos tripulantes, optou, em função da escassez de outras medidas, pela utilização do próprio B767-200 para tal operação. [...] Este voo DYA501, portanto, foi justamente o regresso de SYCA para SBSG com os funcionários que, entretanto, estavam sem função a bordo, ocasionando dificuldade para enquadramento na documentação, pelo que se procedeu à listagem dos mesmos como passageiros daquele voo";

e) "[...] em relação aos voos DYA412, DYA439, DYA440, DYA437, DYA438, DYA522 e DYA413, que houve solicitação realizada 5 dias antes, sendo que já havia sido discutida e acordada com a SBEG e SBSG a seqüência: SBSG - SBEG - SYCJ - SBEG - SBSG - SBRF. O pátio da SBEG, entretanto, estava lotado e haveria dificuldade de atender a DYA se chegasse mais tarde. Assim o voo foi antecipado para pousar em SBEG antes das 14:00 local. O voo para SBEG foi descartado, pois Georgetown (SYCJ) era estação de linha da DYA e poderia recolher a aeronave, trocar tripulação, tudo de acordo com o planejado. Com a aeronave já em voo, este subscritor recebeu a orientação de entrar em contato com o coordenador de operações no CGNA, o que foi feito";

f) "[na] oportunidade, foram esclarecidos alguns erros nas solicitações feitas que haviam impedido algumas autorizações. De toda sorte, o problema foi solucionado, a recorrente efetuou a troca do número de voo e recebeu autorização para pernoitar em SBEG, demonstrando a capacidade e eficiência do Coordenador para aquela situação";

g) "[em] relação aos demais voos constantes dos autos, [...] insta salientar que a AÍR TRANSPORT GROUPPRIVAT EQUITY, INC. celebrou contrato com a DYNAMIC Airways, LLC. para:

- realizar oito voos entre Natal e Fortaleza, no dia 21 de Junho de 2014;
- realizar seis voos entre Natal e Brasília, no dia 25 de Junho de 2014; e
- manter um B767-200 como aeronave reserva, de 16 a 22 de Junho de 2014.

h) "[as] operações foram solicitadas e realizadas pela DYNAMIC Airways LLC no Brasil, no período excepcional da Copa do Mundo FIFA 2014;

i) "[a] grade de voos de Natal para Fortaleza solicitada pela DYNAMIC exigiu alguns ajustes para estar em conformidade com a Resolução ANAC n.º316/2014. Por segurança foram propostos dois diferentes planejamentos. Nesse planejamento o apoio dado diretamente por altos funcionários do GOPE minimizaram os riscos de falha. Mesmo assim, por outras dificuldades não conseguimos o status "Aprovado" - não por falha de coordenação, mas sim por outras dificuldades procedimentais";

j) "[o] voo Ferry do B767-200, N253MY, de Houston para Natal foi autorizado e chegou a Natal um pouco atrasado. Essa aeronave apresentou rachadura em um dos parabrisas, ficando indisponível para o voo. A operação continuaria normalmente, apesar da indisponibilidade do reserva";

k) "[conforme] previsto no parágrafo único do art. 7 da Resolução 316, na falta da aprovação do voo, é o representante que tem a responsabilidade de fazer a coordenação com o DECEA e a Infraero. Apesar das dificuldades (demora exagerada no abastecimento de combustível), um dos voos seguiu para Fortaleza. Para reduzir os problemas de coordenação no Aeroporto de Fortaleza e facilitar a operação para a DYNAMIC, o Centro de Operações Aéreas (COA) informou que, em vez de decolar ferry para Natal, a aeronave poderia permanecer no pátio, até a hora da decolagem, logo após às 19:00h, horário local"; e

l) "[o] tempo de cinco horas parado em Fortaleza mais o tempo de voo até Natal seria superior ao tempo de jornada previsto em lei. Para manter a operação em conformidade com a lei, os tripulantes decidiram ir para um hotel para antecipar o repouso regulamentar".

Como elencado acima, a empresa interessada alega que houve diversas excludentes de sua responsabilidade administrativa, rebatendo, pontualmente, as verificações realizadas por nosso agente fiscal (conforme apontado na Tabela acima). Ocorre que, conforme visto no processamento em curso, em nenhum momento, o setor técnico teve a oportunidade de rebater as alegações realizadas pela empresa recorrente, tendo em vista sua intempestividade. Deve-se registrar que a fiscalização desta ANAC, quando no pleno exercício de seu poder de polícia, possui a presunção de legitimidade e certeza de seus atos, os quais podem ser, sim, questionados e, se for o caso, até mesmo desconstituídos, desde que sejam apresentadas provas robustas de que as alegações do agente fiscal não correspondem com a verdade dos

fatos.

No entanto, deve-se observar o disposto no §3º do artigo 19 da Resolução ANAC nº 316/2014, conforme abaixo descrito, *in verbis*:

Resolução ANAC nº. 316/14

(...)

Art. 19. Estarão sujeitas à penalidade de multa prevista na Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, a empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo que:

(...)

§3º A empresa de transporte aéreo ou o operador aéreo estará isento das penalidades previstas no *caput* quando o descumprimento do *slot* for devido a casos de força maior, a restrições meteorológicas, a restrições de navegação aérea ou da infraestrutura aeroportuária.

(...)

Como se pode extrair do dispositivo acima, à época em vigor, existem algumas excludentes da responsabilidade administrativa do ente regulado, quanto ao descumprimento do previsto no referido inciso III do mesmo art. 19 desta mesma Resolução ANAC, a saber: (i) força maior; (ii) restrições meteorológicas; e/ou (iii) restrições de navegação aérea ou da infraestrutura aeroportuária.

No caso em tela, observa-se que a empresa recorrente alega ter ocorrido, em diversas oportunidades, o instituto da *força maior*, de forma que não teve como cumprir o mandamento normativo, o que, segundo entende, caracteriza excludente de sua responsabilidade administrativa.

Registra-se que, dependendo do caso concreto, algumas situações podem, sim, serem consideradas como casos fortuitos, pois, se não podem ser previstas, impedem com que a empresa crie alternativas possíveis para suprir estes tipos de ocorrências, de forma a garantir o pleno funcionamento de suas atividades. No caso em tela, como a empresa recorrente não apresentou, até o presente momento, qualquer documento/esclarecimento sobre as alegadas situações, ficando de difícil identificação de que se trataram, realmente, de força maior ou, talvez, de fortuito interno, este último que poderia, talvez, fazer parte de ações preconcebidas pela empresa para que, mesmo diante de sua ocorrência, não deixasse de cumprir o estabelecido pela norma.

Diante de tais importantes fatos, conforme agora alegado pela recorrente, os quais poderiam, quem sabe, excluir as suas correspondentes responsabilizações administrativas quanto aos descumprimentos da normatização em vigor, a empresa recorrente deve ser diligente se resguardando dos devidos documentos/informações que possam, em momento posterior, se for o caso, comprovar as suas alegações. No caso em tela, deve-se registrar que a empresa recorrente apenas alega, sem apresentar as necessárias provas de que assim, verdadeiramente, ocorreu (art. 36 da Lei nº. 9.784/99).

Importante, contudo, se ter em mente que, mesmo diante de um caso de fortuito interno, ou seja, caso a empresa tivesse a possibilidade de prever que, porventura, pudesse ocorrer algum tipo de situação para a não realização das operações, não teria condições de transladar outra aeronave para o local, devido as restrições impostas, à época, para pouso e decolagem de outras aeronaves no referido aeroporto, bem como, quem sabe, não teria tempo hábil para realizar qualquer tipo de conserto em sua aeronave, de forma a colocá-la operacional, dentro do lapso de tempo determinado pela norma.

Sendo assim, diante da incerteza quanto às alegações da empresa interessada e, principalmente, na procura da correta aplicabilidade do disposto no §3º do art. 19 da Resolução ANAC nº. 316/14, além de buscar a justiça na decisão administrativa final, preservando, também, os direitos do interessado, em especial, em respeito aos princípios da ampla defesa e do contraditório, com base no *caput* do art. 40 da Resolução ANAC nº 472/18, o presente processo foi convertido em diligência, requerendo à Superintendência de Acompanhamento de Serviços Aéreos - SAS desta ANAC esclarecimentos quanto às questões formuladas.

Por despacho, datado de 21/05/2020 (SEI! 4342036), o setor técnico responde aos quesitos formulados por este Relator, afastando as alegações da recorrente, conforme se demonstra nos trechos extraídos, *in verbis*:

Questões Propostas (SEI! 0995034), Alegações da Recorrente (SEI! 0995034) e Análise do Setor Técnico (SEI! 4342036):

(...)

Quanto ao questionamento 1: [A empresa, em sede recursal (SEI! 0995034), aponta, ao adentrar no mérito da questão, conforme se verifica nos subitens de "a" a "l" do item (xiv) acima, diversas situações envolvendo as suas operações naquele referido aeroporto e, ainda, por ocasião do período referido pelo agente fiscal, os quais, segundo entende a recorrente, servem como excludentes de suas correspondentes responsabilizações administrativas quanto aos atos infracionais que lhe estão sendo imputados no presente processo. Sendo assim, o setor técnico poderia analisar os referidos subitens (de "a" a "l") acima descritos, bem como as demais alegações apresentadas pela empresa em sede recursal, identificando, se for possível, alguma

excludente quanto aos atos infracionais ora imputados à empresa?]

a) o "[...] voo DYA411 (KIAH-SBSG), procedente de Houston, com 241 passageiros, impende girar que às 07h30min do dia 15/06/2014, pousou em Natal o B767-200, N767DA, sendo certo que, apesar da antecedência com que a solicitação deste voo foi efetuada e mesmo com a chegada sem restrição ao território nacional, não logrou a recorrente status "Autorizado". De toda sorte, a administração do aeroporto de Natal estava ciente do movimento e as facilidades aguardavam a aeronave e os passageiros. Houve a operação, portanto, e isso sem nenhuma intercorrência";

Considerações sobre a) Não consta do presente processo, ou de outro que esta Gerência Técnica tenha conhecimento, de documentos comprobatórios dos fatos narrados na manifestação da autuada.

b) o "[...] voo DYA401 (KIAD-SBMO), referida operação visava o transporte da equipe de futebol de GANA, que se encontrava em Washington-DC/EUA, sendo que as aeronaves eram Boeing B767-200, com autonomia de voo que não permitia o cumprimento do trajeto sem pouso intermediário, razão pela qual o aeroporto de Curaçao (TNCC) foi o escolhido";

Considerações sobre b) Em que pesar não haver qualquer comprovação documental dos fatos narrados, tais situações, caso fossem comprovadas na forma como foram narradas, ainda não se enquadram nas hipóteses elencadas no §3º do art. 19 da Resolução ANAC nº 316 de 2014, as quais seriam: casos de força maior, a restrições meteorológicas, a restrições de navegação aérea ou da infraestrutura aeroportuária.

c) "[...] juntamente com problemas de registro no Código SACI, levou a recorrente a se utilizar do código de outra empresa, mais especificamente a WTJ, meio encontrado para fazer os pedidos da DYA. Foi a recorrente informada, então, pelo CGNA que SBMO não poderia ser utilizado na operação, orientando-nos a lançar mão de Recife ou Salvador, optando a recorrente por SBSV no dia 12/06/2014";

Considerações sobre c) Referente ao item "xiv" subitem "a" do Parecer 381 (4292413), busca-se atribuir o Slot não cumprido a outro voo, diverso do autorizado, que a autuada admite que "não logrou a recorrente status "Autorizado", isto é, um voo realizado sem o status "autorizado".

d) o "[...] voo DYA501, é necessário esclarecer que a DYA trouxe passageiros de Houston (KIAH) para Natal (SBSG), através do voo DYA500, e posicionou um B767-200 neste aeroporto como previsto. A recorrente precisava posicionar, contudo, 16 tripulantes em SBSG para as operações durante a Copa 2014 no Brasil, tripulantes estes que estavam em Georgetown aguardando transporte para Natal. Neste sentido, após infrutíferas tentativas de fretamento de aeronave para o transporte dos tripulantes, optou, em função da escassez de outras medidas, pela utilização do próprio B767-200 para tal operação. [...] Este voo DYA501, portanto, foi justamente o regresso de SYCA para SBSG com os funcionários que, entretanto, estavam sem função a bordo, ocasionando dificuldade para enquadramento na documentação, pelo que se procedeu à listagem dos mesmos como passageiros daquele voo";

Considerações sobre d) Referente ao item "xiv" subitem "b" do Parecer 381 (4292413), há informação de que a aeronave escolhida pela DYA para realização do voo não contava com autonomia suficiente para realiza-lo tal qual planejado - razão sob total controle da operadora que, por ocasião do planejamento poderia tê-lo considerado. Desta forma, não caracteriza-se como "força maior", isto é, a autonomia da aeronave era conhecida, bem como a distância a ser percorrida.

e) "[...] em relação aos voos DYA412, DYA439, DYA440, DYA437, DYA438, DYA522 e DYA413, que houve solicitação realizada 5 dias antes, sendo que já havia sido discutida e acordada com a SBEG e SBSG a seqüência: SBSG - SBEG - SYCJ - SBEG - SBSG - SBRF. O pátio da SBEG, entretanto, estava lotado e haveria dificuldade de atender a DYA se chegasse mais tarde. Assim o voo foi antecipado para pousar em SBEG antes das 14:00 local. O voo para SBBE foi descartado, pois Georgetown (SYCJ) era estação de linha da DYA e poderia recolher a aeronave, trocar tripulação, tudo de acordo com o planejado. Com a aeronave já em voo, este subscritor recebeu a orientação de entrar em contato com o coordenador de operações no CGNA, o que foi feito";

Considerações sobre e) Referente ao item "xiv" subitem "c" do Parecer 381 (4292413), há narração de utilização de **código de empresa estranho a DYA** com o propósito de obter um Slot: "[...] juntamente com problemas de registro no Código SACI, levou a recorrente a se utilizar do código de outra empresa, mais especificamente a WTJ, meio encontrado para fazer os pedidos da DYA". A forma como ocorreu tal solicitação e a relação existente entre as duas empresas (WTJ e DYA) não consta do processo. De qualquer forma, o subterfúgio era inadequado frente aos procedimentos previstos para a solicitação de Slots.

f) "[na] oportunidade, foram esclarecidos alguns erros nas solicitações feitas que haviam impedido algumas autorizações. De toda sorte, o problema foi solucionado, a recorrente efetuou a troca do numero de voo e recebeu autorização para pernoitar em SBEG, demonstrando a capacidade e eficiência do Coordenador para aquela situação";

Considerações sobre f) Referente ao item "xiv" subitem "d" do Parecer 381 (4292413), há

confusa narrativa sobre possível desorganização operacional.

g) "[em] relação aos demais voos constantes dos autos, [...] insta salientar que a AÍR TRANSPORT GROUPPRIVAT EQUITY, INC. celebrou contrato com a DYNAMIC Airways, LLC. para:

- realizar oito voos entre Natal e Fortaleza, no dia 21 de Junho de 2014;
- realizar seis voos entre Natal e Brasília, no dia 25 de Junho de 2014; e
- manter um B767-200 como aeronave reserva, de 16 a 22 de Junho de 2014.

Considerações sobre g) Referente ao item "xiv" subitem "e" do Parecer 381 (4292413), narra que haveria solicitação (não explicada que solicitação e com qual objetivo) com "5 dias de antecedência". Note-se que caso o procedimento correto fosse seguido, com até 4 horas de antecedência seria possível o informe da não utilização do Slot à GOPE - fato que não ocorreu, mesmo a empresa tendo aqui admitido que conhecia que realizaria programação diversa com 5 dias de antecedência.

h) "[as] operações foram solicitadas e realizadas pela DYNAMIC Airways LLC no Brasil, no período excepcional da Copa do Mundo FIFA 2014;

Considerações sobre h) Referente ao item "xiv" subitem "f" do Parecer 381 (4292413), os termos vagos "alguns erros" e "algumas autorizações" não permite aferir a que se refere a autuada.

i) "[a] grade de voos de Natal para Fortaleza solicitada pela DYNAMIC exigiu alguns ajustes para estar em conformidade com a Resolução ANAC n.º316/2014. Por segurança foram propostos dois diferentes planejamentos. Nesse planejamento o apoio dado diretamente por altos funcionários do GOPE minimizaram os riscos de falha. Mesmo assim, por outras dificuldades não conseguimos o status "Aprovado" - não por falha de coordenação, mas sim por outras dificuldades procedimentais";

Considerações sobre i) Referente ao item "xiv" subitem "g" do Parecer 381 (4292413), há descrição de dispositivos contratuais entre o operador e contratante, sem relação explícita com a necessária elucidação dos fatos.

j) "[o] voo Ferry do B767-200, N253MY, de Houston para Natal foi autorizado e chegou a Natal um pouco atrasado. Essa aeronave apresentou rachadura em um dos parabrisas, ficando indisponível para o voo. A operação continuaria normalmente, apesar da indisponibilidade do reserva";

Considerações sobre j) Referente ao item "xiv" subitem "i" do Parecer 381 (4292413), "Mesmo assim, por outras dificuldades não conseguimos o status "Aprovado" - não por falha de coordenação, mas sim por outras dificuldades procedimentais" - isto é, a empresa admite ter operado em desacordo com o aprovado por dificuldades "procedimentais" não explicitadas ou documentadas, de forma a não ser possível enquadrá-las como "força maior", mas sim como descumprimento de requisitos ou procedimentos.

k) "[conforme] previsto no parágrafo único do art. 7 da Resolução 316, na falta da aprovação do voo, é o representante que tem a responsabilidade de fazer a coordenação com o DECEA e a Infraero. Apesar das dificuldades (demora exagerada no abastecimento de combustível), um dos voos seguiu para Fortaleza. Para reduzir os problemas de coordenação no Aeroporto de Fortaleza e facilitar a operação para a DYNAMIC, o Centro de Operações Aéreas (COA) informou que, em vez de decolar ferry para Natal, a aeronave poderia permanecer no pátio, até a hora da decolagem, logo após às 19:00h, horário local";

Considerações sobre k) Referente ao item "xiv" subitem "k" do Parecer 381 (4292413), não há explicitação da relação causal com os fatos ora apurados.

l) "[o] tempo de cinco horas parado em Fortaleza mais o tempo de voo até Natal seria superior ao tempo de jornada previsto em lei. Para manter a operação em conformidade com a lei, os tripulantes decidiram ir para um hotel para antecipar o repouso regulamentar".

Considerações sobre l) Referente ao item "xiv" subitem "l" do Parecer 381 (4292413), cabe esclarecer que a administração da jornada de tripulantes não se enquadra como motivo de força maior, visto ser fator conhecido e gerenciável pelo operador aéreo.

Observa-se, ainda, que, quanto ao *Questionamento nº 1*, o setor técnico conclui que "[...] o entendimento desta Gerência Técnica é que **os fatos não são capazes de afastar a responsabilidade da autuada quanto ao não cumprimento dos Slots por ela solicitados. Pelo contrário, os fatos narrados explicitam problemas de natureza operativa e de organização**" (sem grifos no original).

Quanto ao questionamento 2: [O setor técnico competente poderá relacionar os fatos, agora, declarados pela empresa recorrente, conforme sua peça recursal (SEI! 0995034), com os dados relacionados pelo agente fiscal, estes apontados no Anexo I do Relatório de Fiscalização s/nº

n) Essa Gerência Técnica não consegue relacionar os itens elencados pela DYA de maneira individualizada a cada um dos voos relacionados no auto de infração 00173/2015 visto que as descrições constantes da manifestação da autuada contam uma narrativa de maneira desconectada dos voos a que se pretende apurar.

o) Neste sentido, foi encontrada a correlação para alguns dos itens levantados nos subitens "a" a "l" no item (xiv) do parecer 381(4292413):

Cia Aerea	No. Voo	Origem	Destino	Data	Hora do Voo (UTC)	Tipo de Slot	Correspondencia
DYA	411	KIAH	SBSG	15/06/2014	10:30	Chegada	subitem "a"
DYA	412	SBSG	SBEG	23/06/2014	14:45	Partida	subitem "e"
DYA	431	SBFZ	SBSG	21/06/2014	14:00	Chegada	?
DYA	433	SBFZ	SBSG	21/06/2014	23:30	Chegada	?
DYA	434	SBSG	SBFZ	22/06/2014	00:15	Partida	?
DYA	504	SBSG	TJSJ	22/06/2014	04:30	Partida	?
DYA	439	SBEG	SBSG	23/06/2014	11:40	Chegada	subitem "e"
DYA	440	SBSG	SBRF	23/06/2014	13:00	Partida	subitem "e"
DYA	521	SBFZ	SBSG	21/06/2014	17:30	Chegada	?
DYA	442	SBSG	SBFZ	21/06/2014	20:15	Partida	?
DYA	430	SBSG	SBFZ	21/06/2014	12:00	Chegada	?
DYA	431	SBFZ	SBSG	21/06/2014	13:00	Partida	?
DYA	434	SBSG	SBFZ	22/06/2014	02:00	Chegada	?
DYA	437	SBSG	SBEG	23/06/2014	06:50	Chegada	subitem "e"
DYA	438	SBEG	SYCJ	23/06/2014	08:00	Partida	subitem "e"
DYA	522	SYCJ	SBEG	23/06/2014	06:50	Chegada	subitem "e"
DYA	413	SBEG	SBSG	23/06/2014	08:00	Partida	subitem "e"
DYA	401	TNCC	SBSV	11/06/2014	15:00	Chegada	subitem "b"
DYA	501	SBSV	SBSG	11/06/2014	23:00	Partida	subitem "d"
DYA	401	TNCC	SBSV	18/06/2014	15:00	Chegada	?
DYA	501	SBSV	SBSG	18/06/2014	23:00	Partida	?

Quanto ao *Questionamento nº 2*, o setor técnico não conseguiu relacionar os itens elencados pela recorrente, de maneira individualizada a cada um dos voos relacionados no referido Auto de Infração. Elabora, *porém*, apresente uma Tabela com algumas correlações entre os referidos voos, apontando relação com os itens constantes da Questão nº 1, esta que já foi objeto de análise.

Quanto ao questionamento 3: [O setor técnico, *diante das alegações da empresa*, agora realizadas em sede recursal (SEI! 0995034), confirma que, *à época, realmente*, ocorreram tais fatos? Estes fatos, *caso confirmados pelo setor de fiscalização*, poderão, *de alguma forma*, servir como excludentes de algum dos atos infracionais que estão sendo imputados à empresa no presente processo? Quais fatos, *de todos os declarados pela empresa recorrente*, poderão servir para excluir atos infracionais apurados pelo presente processo?]

p) A ocorrência de dificuldades com o cumprimento de procedimentos é colocada de maneira genérica, não documentada e sem clareza, de forma que a essa Gerência Técnica não pode confirmar ou descartar que tenha havido problemas com a compreensão dos procedimentos necessários pela DYA. Ainda assim, não seria razoável aceitar a exclusão de responsabilidade, considerando que a massa de regulados conseguiu cumprir os mesmos procedimentos, levando à boa execução de serviços no período da Copa do Mundo FIFA 2014.

No *Questionamento nº 3*, o setor técnico aponta que a recorrente alega, *sem, contudo*, apresentar provas robustas de que assim ocorreu. Importante ressaltar que a fiscalização desta ANAC, *quando no pleno exercício de seu poder de polícia*, possui a presunção de *legitimidade e certeza* de seus atos, o que pode, *sim*, ser contestado pelo interessado, desde que este apresente **provas robustas** do contrário, *o que, no caso em tela, não ocorreu*.

Quanto ao questionamento 4: [O setor técnico tem ciência de que houve algum outro tipo de fato, *mesmo que não alegado pela empresa em sede recursal*, mas que tenha relação direta com o presente processo, de forma que possa estar de acordo com a exceção prevista no §3º do art. 19 da então vigente Resolução ANAC nº. 316/14?]

q) É de conhecimento desta Gerência Técnica que, por ocasião da Copa do Mundo FIFA de 2014, a empresa DYA encerrou suas operações no Brasil prematuramente, após a suspeita de reiterada realização de voos sem o cumprimento de procedimentos estabelecidos pelas autoridades do Brasil, bem como sob suspeita de realizar voos de

cabotagem. Não foi encontrado processo referente a solicitação de encerramento das atividades, mas tais fatos são explicitados no sítio da ANAC na Rede Mundial de Computadores em: <<https://www.anac.gov.br/noticias/2014/anac-acompanha-voos-fretados-de-empresas-estrangeiras>>.

Quanto ao Questionamento nº 4, o setor técnico confirma a possibilidade de descumprimento de outras normas desta ANAC, no entanto, não são objeto do presente processo.

Quanto ao questionamento 5: [Tendo em vista a Resolução ANAC nº 316/14 ser uma norma temporária, ou seja, prevista para uma condição especial pela qual passaria o referido aeroporto, dispondo sobre o Regime Especial da Copa do Mundo FIFA 2014 e dando outras providências, haveria a possibilidade, no caso de que a empresa tivesse "algum problema" com a sua aeronave escalada para a operação, ficando a mesma incapacitada para voo, de vir a substituir a mesma ou, quem sabe, deslocar outra aeronave de outro aeroporto próximo, de forma que viesse a cumprir o mandamento normativo? Existente qualquer "problema" na aeronave, havia tempo hábil para a necessária manutenção da aeronave e a sua necessária liberação para operação dentro do lapso temporal determinado naquele aeroporto? Salvo engano, este analista técnico entende que a referida Resolução buscou ordenar as operações no referido aeroporto, controlando as atividades de pousos e decolagens, bem como a circulação e/ou estacionamento de aeronaves, como forma de, assim, melhor operacionalizar uma maior demanda prevista naquela época. Sendo assim, estuda-se se a empresa, ou qualquer outra em operação naquele aeroporto sob as condições da então vigente Resolução ANAC nº 316/14, teria ou não condições de providenciar a troca de sua aeronave impossibilitada para o voo por outra, tendo em vista a impossibilidade de ocorrência de pousos não previstos, bem como, se teria ou não tempo hábil para o necessário reparo da aeronave, o que poderia impedir, assim, de a empresa cumprir com o estabelecido pela norma. Enfim. Na verdade, a dúvida deste analista técnico circula em torno das alegações apresentadas pela empresa, agora em sede recursal, ou seja, quanto à possibilidade destas alegações serem caracterizadas como, realmente, de "força maior", o que, então, restaria coberto pela exceção prevista no referido §3º do art. 19 da Resolução ANAC nº 316/14. As alegações da empresa recorrente, em sede de mérito em sua peça recursal (SEI! 0995034), podem ser consideradas dentro da exceção prevista no §3º do art. 19 da Resolução ANAC nº 316/14? No caso de afirmativa a resposta, o setor técnico competente pode identificar quais fatos que possam ser considerados como excludentes de penalização (§3º do art. 19 da Res. ANAC nº. 316/14), relacionando-os com os atos infracionais que estão sendo imputados à empresa?]

r) No presente processo não consta a alegação de que questões de indisponibilidade de aeronave no Brasil tenham causado os descumprimentos de Slot. Há menção de indisponibilidade de aeronave no exterior, e não em território nacional. De certo que a indisponibilidade de aeronaves para cumprimento de obrigações contratuais seriam fatores gerenciáveis pela operadora, e não motivos de força maior. Ainda assim, mesmo na ocorrência de uma eventual impossibilidade de realização de voo por indisponibilidade da aeronave, ainda era facultado a operadora o informe com até 4 horas de antecedência sobre a não utilização do Slot, conforme disposto no Art. 8º da Resolução da ANAC No. 316, de 09 de maio de 2014.

(...)

(grifos no original)

Já no Questionamento nº 5, o setor técnico afasta, completamente, a alegação da empresa recorrente, comprovando pelo fato da recorrente, à época dos fatos, não ter se utilizado de nenhum meio de comunicação, de forma que viesse, de alguma forma, a apresentar as necessárias informações ao órgão regulador e, talvez, buscasse qualquer tipo de orientação sobre os procedimentos que deveriam ser adotados, tudo visando, ao final, o não descumprimento da normatização em vigor.

Sendo assim, deve-se registrar que o setor técnico, em resposta à diligência realizada (SEI! 4342036), expressamente, afasta os argumentos apresentados pela empresa, em sede recursal (SEI! 0995034).

6. DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

Verificada a regularidade da ação fiscal, temos que verificar a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado.

Da Norma Vigente à Época dos Fatos:

Quanto ao valor da sanção de multas aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, ou seja, R\$ 12.000,00 (doze mil reais), para cada um dos 21 (vinte e um) atos infracionais, perfazendo-se, ao final, um total de R\$ 252.000,00 (duzentos e cinquenta e dois mil reais), deve-se apontar estar de acordo com o patamar mínimo previsto para o item 1 da Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - slots) do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08, esta Tabela VI

incluída pela Resolução ANAC nº. 317, de 09/05/2014, e revogada pela Resolução ANAC nº 487, de 22/08/2018.

Importante trazer aos autos o entendimento exposto em parecer da Procuradoria Federal junto à ANAC nº 00154/2015/DDA/PFANAC/PGF/AGU, datado de 01/07/2015, o qual apresenta recomendações quanto à vigência das normas da ANAC. Segundo essa exposição, tal vigência é imediata, inclusive para aplicação nos processos administrativos em curso. Acrescenta ainda que as alterações normativas têm o objetivo de padronizar condutas futuras. Por fim, quanto à dosimetria da sanção, essa Procuradoria recomenda que a aplicação das penalidades seja de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional.

Embora o parecer supracitado não seja de caráter vinculante, este Relator concorda com a manifestação trazida pela Procuradoria Federal junto à ANAC, acompanhando este entendimento, quanto à interpretação e aplicação de normas administrativo-punitivas no tempo.

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 *então* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como a *hoje vigente* Resolução ANAC nº. 472, de 06/06/2018, *estabelecem providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC*, respectivamente, no *caput* do art. 22 e no *caput* do seu art. 36, aponta que na dosimetria "serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

Em decisão de primeira instância foi reconhecida a existência de uma condição atenuante, conforme previsto no inciso III do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como no inciso III do §1º do artigo 36 da *hoje vigente* Resolução ANAC. nº 472/18, *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, na medida em que, *em nova consulta*, realizada em 29/04/2020, à folha de extrato de pagamentos do SIGEC, correspondente ao interessado, observa-se a ausência de sanções administrativas, compreendidas dentro do prazo de um ano da aplicação da sanção objeto 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, bem como no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Ao se analisar as considerações da empresa, *desde o primeiro momento em que se apresenta no processo*, deve-se concluir que não se pode aplicar 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"), bem como, previsto no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*, na medida em que a empresa em momento nenhum reconhece o ato infracional cometido, apresentando, *inclusive*, diversas alegações, *claramente*, buscando desconstituir a materialização do ato infracional pelo agente fiscal.

Quanto à circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08 ("reconhecimento da prática da infração"), bem como, previsto no inciso I do §1º do art. 36, §1º da Resolução ANAC nº 472/2018, 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 atuado 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.

No caso em tela, verifica-se que a empresa interessada, *em sede recursal* (SEI! 0995034), requer, *ao final*, que seja: (i) "[**declarada**] a nulidade do *decisum* fugitado e afastar a aplicação das multas que foram Impostas, reconhecendo-se a atual Inaplicabilidade dos artigos da Resolução ANAC nº. 316/2014 já revogados aos fatos Imputados à recorrente, [...]" (grifos no original); (ii) "**declarada** a nulidade, *ab initio*, do feito, por violação ao disposto no artigo 10, da Resolução ANAC nº 25/2008 c/c art. 5º, inciso LV, da CRFB. [...]" (grifos no original); (iii) "**declarada** a nulidade a partir da prolacão da decisão, [...]" (grifos no original); e (iv) "**reformada** a decisão gerreada, [...]" (grifos no original)" (SEI! 0995034).

Sendo assim, como visto, a empresa, *em nenhum momento*, reconhece o cometimento do ato infracional que lhe está sendo imputado no presente processo, buscando, *ao atacar o processo em curso*, excluir a sua responsabilidade administrativa, não se podendo, então, considerar que houve por parte da empresa a materialização da condição atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 22 da *então* vigente Resolução ANAC nº. 25/08, bem como pelo inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº. 472/18, *hoje vigente*.

Da mesma forma, não se poderá acatar o requerimento da empresa recorrente quanto à aplicação da condição atenuante prevista no inciso II do mesmo dispositivo, com base no fundamento de que a mesma adotou, *voluntariamente*, providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão. *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 da empresa interessada 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*.

Das Condições Agravantes:

No caso em tela, não poderemos aplicar quaisquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 22 da *então* vigente Resolução ANAC nº. 25/08, bem como 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)

Deve-se apontar que, *da mesma forma*, não cabe a aplicação de qualquer das condições agravantes, conforme disposto nos diversos incisos previstos no §2º do art. 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08, bem como nos incisos do §2º do art. 36 da, *hoje vigente*, Resolução ANAC nº. 472/18.

Observa-se, *então*, existir uma circunstância atenuante (inciso III do §1º do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08) e nenhuma condição agravante (incisos do §2º, ambos do artigo 22 da *então vigente* Resolução ANAC nº. 25/08).

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

Observa-se que, diante dos fatos ocorridos, o agente fiscal aponta se tratar de um total de **21 (vinte e um) atos infracionais**, tendo em vista a empresa interessada *deixar de realizar operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigentes*, em afronta ao inciso I do art. 289 do CBA, c/c o inciso III do artigo 19 da Resolução ANAC nº. 316, de 09/05/2014 c/c o item I da Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em aeroportos coordenados - *slots*) do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08 [Decisão de Primeira Instância, esta datada de 20/07/2017 (SEI! 0876688)].

Apesar da recorrente, *em sede recursal*, não alegar a incidência do instituto da *infração de natureza continuada*, deve-se reconhecer a sua aplicabilidade, tendo em vista este instituto, extraído do *Direito Penal*, no âmbito do *Direito Administrativo*, em alguns casos, poder ser utilizado, pois recebe aceitação junto à parte da 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.

No entanto, 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 de natureza 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 de natureza 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 15/01/2011 a 17/01/2011, 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 de natureza 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.

§ 1º A 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 de natureza continuada*, nos moldes do art. 37-A supra mencionado.

Sendo assim, as práticas decorrentes de ações ou omissões que, *porventura*, seja 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 de natureza 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 de natureza 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 de natureza continuada*.

Ao se analisar, *mais detidamente*, o Auto de Infração – AI nº 000173/2015 (fl. 02) e, *ainda*, o Relatório de Fiscalização s/nº 2015/GOPE/SRE, datado de 27/01/2015 (fls. 04 a 07), observa-se tratar da mesma ação fiscal, a qual estabeleceu que todos os 21 (vinte e um) atos tidos como infracionais ocorreram no período entre os dias 11/06/2014 até 23/06/2014.

Importante, *ainda*, deixar registrado que os atos tidos como infracionais são semelhantes, pois atinge ao mesmo sujeito passivo (DYNAMIC AIRWAYS LLC.), em desacordo aos mesmos dispositivos

normativos (inciso I do art. 289 do CBA, c/c o inciso III do artigo 19 da Resolução ANAC nº. 316, de 09/05/2014 c/c o item 1 da Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - slots) do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08, contando apenas com algumas variações fáticas, em especial, no que tange ao lapso temporal em que ocorreram e, ainda, a localidade (origem/destino) (vide Tabela 01), podendo, assim, serem considerados de "natureza idêntica", em conformidade com a exigência prevista no caput do art. 37-A da Resolução ANAC nº 472/18.

No mesmo sentido, deve-se apontar que este Relator 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 de natureza continuada, o que, então, deverá ser considerado, oportunamente, no cálculo da dosimetria da sanção a ser aplicada em definitivo, se for o caso.

7. DA SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO

Destaca-se que, com base no item 1 da Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - slots) do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08, poderá ser imputada uma sanção de multa de R\$ 12.000,00 (grau mínimo), R\$ 21.000,00 (grau médio) ou R\$ 30.000,00 (grau máximo), para cada uma das infrações cometidas.

Registra-se que há a presença de uma circunstância atenuante (inciso III do §1º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08) e sem nenhuma condição agravante (§2º do art. 22 da então vigente Resolução ANAC nº. 25/08).

No entanto, 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 nº 472/18 (Valor total da multa = valor da multa unitária * quantidade de ocorrências^{1/f}).

CÁLCULO DO VALOR DEFINITIVO DA SANÇÃO A SER APLICADA

Valor da Multa Unitária (patamar médio) - R\$ 21.000,00 (vinte e um mil reais)

Número de Infrações: 21 (vinte e uma)

"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 nº 25/08), logo "f" = 2,00.

Valor total da multa = R\$ 21.000,00 * 21^{1/2} = R\$ 96.234,09 (noventa e seis mil, duzentos e trinta e quatro reais e nove centavos).

Demonstra-se, assim, que a aplicação da penalidade à entidade interessada no feito tem base legal, afastando as alegações apresentadas, em sede recursal.

8. DO VOTO

Pelo exposto, voto por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **REDUZINDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **para o valor de R\$ 96.234,09 (noventa e seis mil, duzentos e trinta e quatro reais e nove centavos)**, este correspondente às 21 (vinte e uma) infrações tidas como de natureza continuada.

É o como Voto.

Rio de Janeiro, 02 de dezembro de 2020.

SÉRGIO LUÍS PEREIRA SANTOS

Especialista em Regulação de Aviação Civil

SIAPE 2438309



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 19/04/2021, às 07:12, 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 **5054309** e o código CRC **0610EAAA**.

SEI nº 5054309



VOTO

PROCESSO: 00058.013776/2015-19

INTERESSADO: DYNAMIC AIRWAYS LLC

Considerando o disposto no art. 43 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, art. 13 da Instrução Normativa ANAC nº 135, de 28 de fevereiro de 2019 e art. 8º da Portaria nº 1.244/ASJIN, de 23 de abril de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

I - Acompanho, na íntegra, o voto-relator, para **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **REFORMANDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **REDUZINDO** a multa para o valor de **R\$ 96.234,09 (noventa e seis mil, duzentos e trinta e quatro reais e nove centavos)**, este correspondente às 21 (vinte e uma) infrações tidas como de *natureza continuada*, por infrações ao inciso I do art. 289 do CBA, c/c o inciso III do artigo 19 da Resolução ANAC nº. 316, de 09/05/2014 c/c o item 1 da Tabela VI - **INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO** (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - *slots*) do ANEXO II da Resolução ANAC nº. 25/08, conforme conduta descrita no Auto de Infração nº 000173/2015.

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 27/04/2021, às 15:51, 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 **5645684** e o código CRC **EFCB4567**.

SEI nº 5645684



VOTO

PROCESSO: 00058.013776/2015-19

INTERESSADO: DYNAMIC AIRWAYS LLC

Considerando o disposto no art. 43 da Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, art. 13 da Instrução Normativa ANAC nº 135, de 28 de fevereiro de 2019 e art. 8º da Portaria nº 1.244/ASJIN, de 23 de abril de 2019, profiro meu voto nos seguintes termos:

1. Acompanho o voto do Relator, Voto CJIN 5054309, para **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso e **REFORMAR** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **REDUZINDO** o valor da penalidade para o valor de **R\$ 96.234,09 (noventa e seis mil, duzentos e trinta e quatro reais e nove centavos)**, em razão dos vinte e um atos infracionais de natureza continuada cometidos e descritos no Auto de Infração – AI nº 000173/2015, pelas condutas de deixar de realizar operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigentes, capituladas no inciso I do art. 289 do CBA c/c inciso III do art. 19 da Resolução ANAC nº 316/2014 c/c item 1 da Tabela VI - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - *slots*) do ANEXO II da Resolução ANAC nº 25/2008.

É como voto.

Rio de Janeiro, 28 de abril de 2021.

RENATA DE ALBUQUERQUE DE AZEVEDO

Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1766164

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 28/04/2021, às 10:20, 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 **5646073** e o código CRC **E27D67B7**.

SEI nº 5646073



CERTIDÃO

Brasília, 27 de abril de 2021.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO EM SEGUNDA INSTÂNCIA ADMINISTRATIVA

519ª SESSÃO DE JULGAMENTO DA ASJIN

Processo: 00058.013776/2015-19

Interessado: DYNAMIC AIRWAYS LLC

Auto de Infração: 000173/2015

Crédito de multa: 660.785/17-3

Membros Julgadores ASJIN:

- Cássio Castro Dias da Silva - SIAPE 1467237 - Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018 - Presidente Turma Recursal – RJ
- Sérgio Luís Pereira Santos - SIAPE 2438309 - Portaria ANAC nº 1.921, de 21/10/2009 - Relator
- Renata de Albuquerque de Azevedo - SIAPE 1766164 - Portaria ANAC nº 626, de 27/04/2010 - Membro Julgador

1. Certifico que a Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, ao apreciar o presente processo na sessão em epígrafe, proferiu a seguinte decisão em segunda instância administrativa:

2. A ASJIN, por unanimidade, votou por **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso e **REFORMAR** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, **REDUZINDO** o valor da penalidade para o valor de **R\$ 96.234,09 (noventa e seis mil, duzentos e trinta e quatro reais e nove centavos)**, em razão dos vinte e um atos infracionais de natureza continuada cometidos e descritos no Auto de Infração – AI nº 000173/2015, pelas condutas de *deixar de realizar operação aérea correspondente a um slot alocado na base de slots vigentes*, capituladas no inciso I do art. 289 do CBA c/c inciso III do art. 19 da Resolução ANAC nº 316/2014 c/c item 1 da Tabela VI - **INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO OU OPERADOR AÉREO (Horários de chegadas e partidas em, aeroportos coordenados - slots)** do ANEXO II da Resolução ANAC nº 25/2008.

3. Os Membros Julgadores seguiram o voto relator.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 29/04/2021, às 15:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no



Documento assinado eletronicamente por **SERGIO LUIS PEREIRA SANTOS, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 30/04/2021, às 08:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Renata de Albuquerque de Azevedo, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/05/2021, às 00:20, 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 **5653836** e o código CRC **E1631960**.