

**ANAC aplica sanção restritiva de direitos em face de Pessoa Física na forma de suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da sua aeronave EMBRAER/Neiva EMB-720D “Minuano” (TPP) por TACA, junto com multa pelos vôos irregulares, operados por comodatária, em 10.04.23**

Com a Portaria nº 10.847/SFI, de 27/03/2023, no Diário Oficial da União (DOU) de 30/03/2023 (na seção 1, pág. 117), a Superintendência de Ação Fiscal da ANAC tornou pública a aplicação de sanção restritiva de direitos em face de Pessoa Física na forma de suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da sua aeronave EMBRAER/Neiva EMB-720D “Minuano” de matrícula PT-RPP, pelo período de 60 dias (02 meses). A medida foi aplicada considerando os termos constantes no processo administrativo nº 00058.063042/2021-29.

A Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Portaria nº 10.847/SFI, de 27/03/2023, no DOU de 30/03/2023:

<https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/portarias/2023/portaria-10847>

Conforme RAB, o avião EMBRAER/Neiva EMB-720D “Minuano” (PA32) de matrícula PT-RPP é o aparelho de registro de produção sn 720167, fabricação 1983. O avião tem Pessoa Física como proprietária e operadora, é registrado na categoria do transporte privado, com último registro de compra/transfêrencia em setembro de 2014. O avião é aprovado para seis passageiros e MTOW de 1.633 kg, para operação VFR diurno. O Certificado de Aeronavegabilidade (CA) foi emitido em junho de 2016, o Certificado de Verificação de Aeronavegabilidade (CVA) tem validade até abril de 2014. A situação de aeronavegabilidade é de suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) por situação técnica irregular.

O processo administrativo nº 00058.063042/2021-29 tem Auto de Infração nº 003914.I/2021, de 24/11/2021. Uma Impugnação Administrativa de Defesa, pelo proprietário/operador da aeronave (empresário, residente em São Félix do Araguaia/MT), tem data de 03/01/2022. No documento, da Impugnação, toma-se conhecimento pela argumentação do proprietário/operador que o Auto de Infração foi emitido por “supostas” infrações cometidas por ele quando de operações de vôos realizadas entre os anos de 2016 e 2018 pela sua aeronave (EMB-720D “Minuano” de matrícula PT-RPP), em atendimento à Prefeitura de São Félix do Araguaia (MT).

Estas infrações teriam sido detectadas através da emissão de Notas Fiscais à prefeitura por uma empresa (ME), também de São Félix do Araguaia, que era comodatária da aeronave, que, segundo a ANAC, estaria de posse de recibos de pagamento emitidos pelo proprietário/operador (requerente da impugnação), que constavam a matrícula da aeronave e os trechos de deslocamentos em vôos operados.

No processo está juntado Contrato de particular de Comodato de Aeronaves tendo como objeto a transferência, entre as duas Partes – Pessoa Física proprietária da aeronave e a empresa comodatária da aeronave -, do direito de uso do avião EMBRAER/Neiva EMB-720D “Minuano” (PA32) de matrícula PT-RPP. O contrato tinha cláusula de direito à comodatária de “fazer uso necessário da aeronave, podendo, inclusive, participar em licitações junto a quaisquer órgãos públicos”. O contrato tinha duração de 10 anos, a partir de 01/09/2016 e data final de 31/08/2026, com direito de rescisão mútuo desde um aviso prévio de 120 dias (4 meses), com a comodatária ficando garantida com direito de tempo necessário a providenciar outra aeronave de mesmas características para atendimentos de “contratos a cumprir” com a aeronave do comodato, “evitando prejuízo ao cumprimento do contrato(s)”.

O contrato de comodato foi apresentado pela empresa (ME) comodatária da aeronave.

Conforme Despacho de Decisão nº 7942524, de 03/02/2023, o processo administrativo (sancionador) trata da exploração de serviço aéreo sem concessão ou autorização, originado da lavratura do Auto de Infração nº 003914.I/2021, capitulado no Art. 302, inciso VI, alínea “j” da Lei

nº 7.565, de 19/12/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer) – “Utilizar ou empregar aeronave na execução de atividade diferente daquela para a qual se achar licenciado”.

O Despacho apresenta uma relação de 20 vôos entre 04/01/2017 e 04/12/2018, com transporte de passageiros remunerado, com cometimento da infração autuada, sendo 9 vôos 2017 e 11 vôos em 2018:

- 1 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 04/01/2017 - Trecho Operado: SWFX/SBCY
- 2 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 24/01/2017 - Trecho Operado: SWFX/SBCY
- 3 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 20/03/2017 - Trecho Operado: SWFX/SBCY
- 4 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 02/04/2017 - Trecho Operado: SWFX/SBCY
- 5 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 10/04/2017 - Trecho Operado: SWFX/SBCY
- 6 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 15/04/2017 - Trecho Operado: SBCY/SWFX
- 7 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 22/06/2017 - Trecho Operado: SBCY/SWFX
- 8 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 05/08/2017 - Trecho Operado: SWFX/ZZZZ
- 9 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 15/12/2017 - Trecho Operado: SWFX/SBCY
- 10 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 08/11/2018 - Trecho Operado: SWFX/SBCY
- 11 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 14/02/2018 - Trecho Operado: SWFX/SBCY
- 12 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 17/03/2018 - Trecho Operado: SWFX/SBCY
- 13 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 20/04/2018 - Trecho Operado: SWFX/SBCY
- 14 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 04/12/2018 - Trecho Operado: SWFX/SBPJ
- 15 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 16/11/2018 - Trecho Operado: SWFX/SBCY
- 16 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 29/10/2018 - Trecho Operado: SWFX/SBCY
- 17 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 26/09/2018 - Trecho Operado: SWFX/SBCY
- 18 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 22/06/2018 - Trecho Operado: SWFX/SBCY
- 19 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 13/06/2018 - Trecho Operado: SWFX/SBCY
- 20 - Marcas da Aeronave: PTRPP - Data da Ocorrência: 04/04/2018 - Trecho Operado: SWFX/SBCY"

Desta relação, verifica-se que o avião cumpriu, na grande parte – 18 vôos, uma “ponte aérea” entre os aeródromos de Cuiabá/Marechal Rondon (SBCY) e de São Félix do Araguaia (SWFX) - localidade a cerca de 400 MN a nordeste da capital mato-grossense, na divisa do TO (pelo rio Araguaia)

O Despacho cita que o processo colheu dados demonstrando que, durante os anos de 2016 (setembro) a 2018 (dezembro), a aeronave foi utilizada no transporte remunerado de passageiros no atendimento da prefeitura de São Félix do Araguaia/MT, em contrato junto deste município, com serviço prestado pela ME comodataria da aeronave. Com base em documentação de 22 Notas de Empenho emitidas pela Prefeitura de São Félix do Araguaia (com anexos de Notas Fiscais emitidas pela empresa comodataria e recibos de emissão do proprietário da aeronave, constando deslocamentos e respectivos valores), apresentada pela empresa (ME) comodataria da aeronave, foram listados vôos, com a identificação da data, natureza do vôo, identificação de passageiros e os aeródromos de origem e destino do vôo, podendo-se resumir destes vôo:

- 2 vôos de transporte de passageiros, com a então prefeita de São Félix e um acompanhante, sendo um vôo de São Félix do Araguaia para Aldeia Diauarum/Rio Xingu, em 05/08/2017, e um vôo de São Félix do Araguaia para Palmas (TO), em 04/12/2018,
- 1 vôo de transporte de corpo, de Cuiabá para São Félix do Araguaia, em 15/04/2017, após transporte como enfermo em 02/04/2017, e,
- 19 vôos de transporte de enfermo, sendo 18 vôos de São Félix do Araguaia para Cuiabá e 1 vôo de Cuiabá para São Félix do Araguaia.

No curso do processo, foi comunicada pelo proprietário/operador da aeronave o extravio de Diário de bordo, com apresentação de Boletim de Ocorrência com o registro deste extravio,

diante da solicitação de folhas deste documento pela ANAC pertinentes às operações irregulares efetuadas pela aeronave para juntada no processo.

No Despacho de Decisão, a coordenadora responsável pelo Despacho cita ainda, na fundamentação jurídica, além do art. 302, inciso VI, alínea "j" da Lei nº 7.565/1986 (CBAer), a Lei nº 7.565/1986 (CBAer):

#### TÍTULO VI - Dos Serviços Aéreos

##### *CAPÍTULO I - Introdução*

*Art. 174. Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados (artigos 177 a 179) e os serviços aéreos públicos (artigos 180 a 221).*

*Art. 175. Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.*

(...)

##### *CAPÍTULO II - Serviços Aéreos Privados*

*Art. 177. Os serviços aéreos privados são os realizados, sem remuneração, em benefício do próprio operador (artigo 123, II) compreendendo as atividades aéreas:*

*I - de recreio ou desportivas;*

*II - de transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;*

*III - de serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.*

*Art. 178. Os proprietários ou operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, não necessitam de autorização para suas atividades aéreas (artigo 14, § 2º).*

(...)

*§ 2º As aeronaves de que trata este artigo não poderão efetuar serviços aéreos de transporte público (artigo 267, § 2º).*

##### *CAPÍTULO III - Serviços Aéreos Públicos*

###### *SEÇÃO I*

*Da Concessão ou Autorização para os Serviços Aéreos Públicos*

*Art. 180. A exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo não regular ou de serviços especializados.*

No texto delimita-se que operadores privados somente realizar atividades aéreas em benefício próprio, sem remuneração, e não podem utilizar suas aeronaves para transporte aéreo público. E que a exploração de serviços de transporte aéreo público depende de prévia concessão, se regular, ou autorização, se não regular.

As infrações imputadas ao proprietário/operador inserem-se no contexto do denominado TACA Pax – Transporte Aéreo Clandestino de Passageiro. Nos termos da Resolução ANAC nº 472/2018:

*“Art. 2º Para fins do exercício das atividades de fiscalização, adotam-se as seguintes definições:*

(...)

*VII - Transporte Aéreo Clandestino de Passageiro - TACA Pax: serviço de transporte aéreo de passageiro realizado por pessoa física ou jurídica, de forma remunerada, em desacordo ou sem o certificado, autorização ou outorga, conforme aplicável, para a realização deste serviço; (Incluído pela Resolução nº 540, de 24.01.2020)”.*

O Despacho ressalta que, embora o conceito de “TACA Pax” tenha sido positivado apenas com a entrada em vigor da Resolução ANAC nº 540, de 24/01/2020, que alterou a Resolução ANAC nº 472/2018, este termo já era amplamente conhecido e utilizado no contexto da aviação civil.

O Despacho aborda o contrato de comodato firmado, para contexto da autuação de infração, pontuando que contrato não foi levado a registro junto ao RAB e assim, mantendo-se o operador apenas o proprietário (e ainda categoria de transporte do registro do avião – transporte privado, a despeito de contrato permitir o uso da aeronave pela comodatária para fins de “participar em licitações junto a quaisquer órgãos públicos” e atendimentos de “contratos a cumprir”, sugerindo a perspectiva de exploração da aeronave em serviços de transporte), mas tendo sido demonstrado que a empresa comodatária foi a real exploradora da aeronave.

Para questão da exploração e do explorador, o Despacho reproduz a Lei nº 7.565/1986 (CBAer):

Da Exploração e do Explorador de Aeronave

Art. 122. Dá-se a exploração da aeronave quando uma pessoa física ou jurídica, proprietária ou não, a utiliza, legitimamente, por conta própria, com ou sem fins lucrativos.

Art. 123. Considera-se operador ou explorador de aeronave:

I - a pessoa jurídica que tem a concessão dos serviços de transporte público regular ou a autorização dos serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi-aéreo;

II - o proprietário da aeronave ou quem a use diretamente ou através de seus prepostos, quando se tratar de serviços aéreos privados;

III - o fretador que reservou a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação;

IV - o arrendatário que adquiriu a condução técnica da aeronave arrendada e a autoridade sobre a tripulação.

Art. 124. Quando o nome do explorador estiver inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, mediante qualquer contrato de utilização, exclui-se o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à exploração da mesma.

§ 1º O proprietário da aeronave será reputado explorador, até prova em contrário, se o nome deste não constar no Registro Aeronáutico Brasileiro.

§ 2º Provando-se, no caso do parágrafo anterior, que havia explorador, embora sem ter o seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro, haverá solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave.

O Despacho cita que há solidariedade do explorador e do proprietário por qualquer infração ou dano resultante da exploração da aeronave conforme disposto no § 2º, art. 124 da Lei nº 7.565/1986 (CBAer).

O Despacho estabelece que restou incontestável que o proprietário (e também operador, formalmente) da aeronave, permitiu a utilização da referida aeronave para exploração de serviços aéreos autorização, ao realizar transporte aéreo remunerado de passageiro, no período de 2016 a 2018 restando comprovada a infração administrativa.

A identificação da utilização irregular da aeronave – de transporte de passageiros em serviço aéreo remunerado, contratado pela prefeitura de São Félix do Araguaia, sem autorização e aprovação da ANAC para prestação de serviço aéreo público – resultou na abertura divisória de dois processos administrativos correlatos segundo dois autuados: um processo contra o proprietário da aeronave e um contra a comodatária da aeronave. Assim, houve um desmembramento de 20 vôos irregulares (de TACA) entre os dois autuados, com responsabilizações separadas dos atos infracionais por estes 20 vôos irregulares. Dois vôos (da lista de 22 vôos correspondentes às Notas de Empenho emitidas) foram excluídos – o primeiro, em 2016, pela prescrição da infração.

Ao proprietário da aeronave foram imputadas infração administrativa cumulativa por 11 vôos, outra parte (nove vôos) restando imputada à empresa comodatária da aeronave, respondendo em outro processo.

Além de sanção pecuniária - de multa, há previsão legal para a adoção de outras providências administrativas aplicáveis às infrações aos preceitos estabelecidos na Lei nº 7.565/1986 (CBAer) e na legislação complementar da ANAC.

O Despacho aponta o artigo 289 do referido diploma legal - Lei nº 7.565/1986 (CBAer):

*“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.*

O Despacho ainda aponta para a Resolução ANAC nº 472/2018, norma híbrida, cujas disposições processuais se aplicam a todos os processos em curso na agência, que tratou de regulamentar a aplicação das providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. No âmbito dos processos administrativos sancionadores, dispõe o art. 9º do referido normativo:

*Art. 9º Constituem providências administrativas sancionatórias:*

- I - multa;*
- II - suspensão punitiva de certificados, licenças, concessões ou autorizações; e,*
- III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações.*

O Despacho então estabelece que a suspensão e a cassação constituem medidas sancionatórias juridicamente possíveis no âmbito do poder de polícia da ANAC. E ressalta que tais medidas já eram previstas pela Instrução Normativa nº 08, de 06/06/2008, vigente à época da infração em julgamento. A citada Resolução ANAC nº 472/2018 tão somente estabeleceu parâmetros no que tange às hipóteses de cabimento dessas espécies de sanção. Tendo em vista se tratarem de medidas mais gravosas, que atingem de maneira mais contundente bens e direitos dos regulados, sua aplicação fundamentada em critérios previstos em norma, e não apenas sujeita ao subjetivismo do decisor da ocasião, garante maior segurança jurídica aos regulados.

O Despacho aponta o artigo 35 da Resolução ANAC nº 472/2018 que assim disciplinou a matéria:

*Art. 35. As sanções de suspensão ou cassação, nas hipóteses previstas na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, e na legislação complementar, com ou sem cumulação de sanção pecuniária, serão aplicadas pela primeira instância, salvo nos casos de suspensão e cassação de outorgas concedidas diretamente pela Diretoria, que serão recomendadas pela primeira instância e aplicadas pela Diretoria.*

*§ 1º Na aplicação de sanção de suspensão ou cassação pela primeira instância, caso exista recurso, este será encaminhado diretamente à Diretoria para distribuição aleatória.*

*§ 2º Na aplicação de sanção de suspensão ou cassação será considerada a gravidade dos fatos apurados, observando-se as normas específicas ou as seguintes situações:*

- I - a existência de práticas ou circunstâncias que evidenciem violação ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre Administrado e Administração, incluindo o descumprimento do Termo de Cessação de Condução - TCC, de que trata o art. 61 desta Resolução; ou*
- II - ocorrências que indiquem a exploração de atividade regulada sem os correspondentes certificados, licenças, concessões ou autorizações, para a qual estes sejam exigidos.*

O Despacho estabelece que a legislação é clara no sentido de que na aplicação de sanção restritiva de direitos deve ser considerada a gravidade dos fatos apurados, observando-se as normas específicas, bem como, a existência de práticas ou circunstâncias que evidenciem violação ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre Administrado e Administração.

Acerca da gravidade dos fatos apresentados nos autos, o Despacho vê proprietário (autuado), na condição formal de proprietário e operador, permitiu a utilização da referida aeronave (registrada na categoria do transporte privado – regida pelo regulamento à época RBHA 91, hoje RBAC 91) para exploração de serviços aéreos sem autorização de autoridade da aviação civil, no período de 2016 a 2018, extrapolando as prerrogativas de operador privado, em pelo menos, 11 ocasiões constantes no Auto de Infração nº 003914.I/2021. Para que tais atividades sejam

realizadas de modo a preservar a segurança de vôo, deve o regulado, previamente, cumprir a contento todas as etapas do processo de certificação previstos nos RBAC 119 e 135, atendendo, desta forma, requisitos aeronáuticos mais restritivos em relação àquele exigido para a aviação geral (RBHA 91, vigente à época dos fatos), de modo que realizar transporte aéreo remunerado de passageiros, sendo apenas operador privado e sem a devida certificação/autorização da ANAC, configura claramente fato grave e sério risco à segurança de vôo.

Dessa forma, pelos fatos demonstrados quanto a infrações cometidas e considerando a gravidade da conduta praticada, a análise concluiu pela aplicação de sanção de [1] Multa cumulada com a [2] Suspensão punitiva do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave envolvida.

Constatada a infração, restou a determinação de penalidade a ser imposta.

O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu artigo 295, aplicável às atribuições da ANAC (agência reguladora) que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução ANAC nº 472/2018 determina, em seu artigo 36, que sejam consideradas as seguintes circunstâncias atenuantes e agravantes na imposição da penalidade pecuniária - dosimetria:

*Art. 36. Na dosimetria da aplicação de sanções 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; e*

*III - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento.*

*§ 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 - a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; e*

*V - a destruição de bens públicos.*

*§ 3º Quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa a esta Resolução.*

*§ 4º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração no período de tempo igual ou inferior a 2 (dois) anos contados a partir do cometimento de infração anterior de natureza idêntica para a qual já tenha ocorrido a aplicação de sanção definitiva.*

*§ 5º A aplicação da sanção enquanto resultado do deferimento do requerimento do autuado ao critério de arbitramento será considerada como penalidade definitiva para efeitos de atenuantes e agravantes.*

*§ 6º Para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância.*

O proprietário da aeronave (autuado) teve a seu favor apenas uma circunstância atenuante: nos 12 meses anteriores à data de cometimento da infração em julgamento, não havia recebido qualquer sanção em definitivo. As demais circunstâncias atenuantes previstas não foram atendidas pelo proprietário: nem reconheceu a prática da infração e não houve a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão. Por outro lado, não foram observadas circunstâncias agravantes, pois: não se observou caracterização de reincidência, não houve danos resultantes da infração, para reparo, e não houve destruição de bens públicos.

Quanto à aplicação da penalidade de multa, para infração definida no artigo 302, VI, "j" da Lei nº 7.565/1986 (CBAer) -, consoante os valores vigentes à época dos fatos, da tabela de que tratava o Anexo I à Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008, indicava os seguintes valores:

- R\$ 2.000,00 – valor de multa no patamar mínimo referente à infração;

- R\$ 3.500,00 – valor de multa no patamar médio referente à infração; e,
- R\$ 5.000,00 – valor de multa no patamar máximo referente à infração.

Adicionalmente, o Despacho apresenta que o advento da Resolução ANAC nº 566, de 12/06/2020, que altera a Resolução ANAC nº 472/2018, passou a ser admitida no âmbito da ANAC a “figura” da infração administrativa de natureza continuada, sobre a qual foram estabelecidas as seguintes disposições:

*Seção IX-A Da Infração Administrativa de Natureza Continuada*

*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.*

*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.*

*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:*

*Valor total da multa = valor da multa unitária \* quantidade de ocorrências<sup>(1/f)</sup>*

*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.”*

No caso dos autos, embora se identifique os pressupostos iniciais para a caracterização da infração administrativa de natureza continuada, a saber -

- i) mesmo regulado;
- ii) infrações de natureza idêntica; e,
- iii) condutas apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória

-, verifica-se que a conduta da autuada evidencia violação ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre Administrado e Administração, tendo em vista que por anos o autuado permitiu a utilização de sua aeronave para a realização de transporte aéreo remunerado de passageiros sem autorização, em completo desrespeito aos requisitos de segurança operacional exigidos pelas normas da ANAC como Agência Reguladora para fim de exploração da atividade.

Por sua vez, no que concerne à dosimetria da sanção de Suspensão, também se aplica o *quantum* previsto à época da infração. Nesse sentido, a Instrução Normativa nº 08/2008 assim determinava:

*Art. 60. A pena de suspensão poderá ser aplicada, nas hipóteses previstas no CBA, sem prejuízo da penalidade de imposição de multa.*

*Parágrafo único - O prazo da suspensão será calculado tomando como base o período de 90 (noventa dias), decrescido e/ou acrescido de períodos de 30 (trinta), respectivamente, para cada circunstância atenuante e/ou agravante verificada no processo, observado o mínimo de 30 (trinta dias) e máximo previsto no CBA e/ou Legislação Complementar.*

Dessa forma, considerando a existência de uma circunstância atenuante e da inexistência de circunstâncias agravantes, o Despacho instrui penalidade de [i] de multa, aplicada no patamar mínimo, para cada uma das 11 condutas infracionais identificadas típicas (11 vôos irregulares – exploração de serviço aéreo sem autorização, ao realizar transporte aéreo remunerado de passageiro - TACA), e de [ii] da sanção de suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) em 60 dias, a contar da data de publicação, no Diário Oficial da União, da portaria de suspensão, de acordo com o artigo 35 da Resolução ANAC nº 472/2018 concomitante com o artigo 289 da Lei nº 7.565/1986 (CBAer).

Foram atuados os seguintes 11 vôos – trechos São Félix do Araguaia (SWFX) e Cuiabá/Marechal Rondon (SBCY), para transporte de enfermo(s) – aplicando-se, para cada um – multa no valor de R\$ 2.000 - como sanção administrativa, no patamar mínimo da penalidade cominada à infração, conforme a Tabela de Infrações do Anexo I à Resolução ANAC nº 25/2008, considerada a circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, pela conduta à época tipificada no art. 302, inciso VI, alínea “j”, da Lei nº 7.565/1986 (CBA), pelo fato do atuado, na qualidade de proprietário/operador da aeronave ter permitido a utilização da referida aeronave para exploração de serviços aéreos sem autorização, ao realizar transporte aéreo remunerado de passageiro (no caso sendo transporte de enfermo), conforme:

1. Nota Fiscal nº 25, de 19/12//2017, data de transporte no dia 15/12/2017, (dois pax.),
2. Nota Fiscal nº 44, de 22/11/2017, data de transporte no dia 08/11/2017,
3. Nota Fiscal nº 27, de 14/02/2017, data de transporte no dia 14/02/2018, (dois pax.),
4. Nota Fiscal nº 28, de 21/03/2018, data de transporte no dia 17/03/2018,
5. Nota Fiscal nº 35, de 24/04/2018, data de transporte no dia 20/04/2018,
6. Nota Fiscal nº 45, de 22/11/2018, data de transporte no dia 16/11/2018,
7. Nota Fiscal nº 43, de 08/11/2018, data de transporte no dia 29/10/2018,
8. Nota Fiscal nº 42, de 03/10/2018, data de transporte no dia 26/09/2018,
9. Nota Fiscal nº 39, de 25/06/2018, data de transporte no dia 22/06/2018,
10. Nota Fiscal nº 38, de 18/06/2018, data de transporte no dia 13/06/2018, (dois pax.), e,
11. Nota Fiscal nº 31, de 05/04/2018, data de transporte no dia 04/04/2018, (dois pax.).