



VOTO

PROCESSO: 00058.052059/2024-01

RELATOR: ADRIANO PINTO DE MIRANDA

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, em seu art. 8º, incisos X, XXXV e XLIII, estabelece a competência da Agência para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, bem como reprimir infrações à legislação.

1.2. Por sua vez, a Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, em seu art. 46, estabelece os casos em que cabem recurso à Diretoria, em última instância administrativa:

Art. 46. Cabe recurso à Diretoria, em última instância administrativa, a ser apresentado no prazo de 10 (dez) dias, quando as decisões proferidas pela autoridade competente para julgamento implicarem sanções de cassação, suspensão ou multa acima do valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

1.3. Ainda, pelas disposições contidas no Regimento Interno da Anac, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, art. 9º, *caput*, compete à Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.

1.4. Constatata-se, portanto, que a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da Anac, estando os encaminhamentos feitos pela Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN) revestidos de amparo legal, podendo concluir que estão atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre os recursos apresentados pelos interessados.

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Dos autos, observa-se que tanto o Sr. MARCOS WENDELL RORIZ CALIXTO quanto a sociedade empresarial SAGRES TAXI AÉREO LTDA. foram regularmente notificados da emissão dos autos de infração em seus desfavores, ocasião em que lhes foram concedidos prazos para apresentação das defesas, as quais foram protocoladas tempestivamente e consideradas nas decisões em primeira instância administrativa. Posteriormente, os autuados foram notificados do teor da decisão em primeira instância e do prazo para apresentação de recurso, feito que está em apreciação na presente deliberação. Portanto, o curso dos atos confirma a observância do contraditório e da ampla defesa, bem como a regularidade processual.

2.2. No que se refere à conduta praticada pelo Sr. MARCOS WENDELL RORIZ CALIXTO, com base nas informações constantes no processo nº 00058.052515/2023-24, verifica-se que o referido tripulante, com o consentimento da empresa SAGRES TÁXI AÉREO LTDA. e com intuito de mascarar a prestação de serviços de transporte aéreo não autorizado por este órgão competente, registrou no Diário de Bordo da aeronave, de forma inverídica, no campo Natureza do Voo, o código "PV" - privado, para atendimento ao contrato assinado com o Distrito Sanitário Especial Indígena do Amapá e Norte do Pará (DSEI), vigente de 02/2023 a 08/2023.

2.3. De fato, constam no Diário de Bordo 18/PR-BGF/2023 (SEI! 10221768) dezenove operações sob comando do tripulante MARCOS WENDELL RORIZ CALIXTO com a indicação da natureza de voo "PV" entre as datas de 04/06/2023 e 26/07/2023, constatando-se infração à Resolução nº 457, de 20 de dezembro de 2017, art. 4º, art. 16, inciso I, art. 17 e art. 18.

2.4. Passando-se à análise do recurso apresentado pelo Sr. MARCOS WENDELL RORIZ CALIXTO (SEI! 11008692), os argumentos apresentados não merecem prosperar. Senão vejamos:

2.5. Primeiramente, o interessado volta a alegar que não houve intenção de mascarar atividade, já que não teria conhecimento sobre o contrato de prestação de serviços firmado entre a SAGRES e o Distrito Sanitário, argumento já fartamente rebatido durante a análise em primeira instância, em especial nos parágrafos de 2.2.1.7.4 a 2.2.1.7.7 (SEI! 10878191).

2.6. Repisa-se, entretanto, que na defesa apresentada pelo próprio piloto em questão (SEI! 10714503), ele demonstra conhecimento de que a aeronave envolvida não estaria autorizada a realizar serviços de táxi aéreo, ou seja, havia ciência acerca da falta de regularidade para realização do serviço contratado. Assim, não se pode isentar o piloto em comando de responsabilidade diretamente afeta à sua função em decorrência de alegação de que não conhecia a natureza das operações que realizava, na medida em que tal informação é algo primário quando da execução de uma operação aérea. Quando do registro da informação do voo no Diário de Bordo, cabe a todo comandante se certificar quanto ao tipo de operação que será efetuada. É dizer que, sendo o preposto do operador durante a operação aérea e tendo responsabilidade quanto às operações realizadas, não pode o comandante se permitir estar alheio ao tipo de operação que será executada com a aeronave para a qual ele também tem responsabilidade pela operação, pois é imprescindível que o campo destinado ao registro da natureza do voo no Diário de Bordo receba a atividade efetivamente realizada e não apenas aquela atividade de acordo com a categoria de registro da aeronave.

2.7. Alega ainda o recorrente que a ocorrência de infrações de mesma natureza em certo lapso temporal, apuradas em uma única ação fiscalizatória, como no caso em tela, merece a aplicação de multa singular, sob pena de configuração de *bis in idem*.

2.8. Ora, a própria definição de continuidade – circunstância em que o agente, mediante mais de uma ação ou omissão, pratica duas ou mais condutas da mesma espécie onde, pelas condições de tempo, lugar, maneira de execução e outras semelhantes, devem os subsequentes atos ser havidos como continuação do primeiro – afasta a possibilidade de que se atribua tratamento idêntico à infração praticada uma única vez. A multa a ser exigida pelo descumprimento da norma por dezenove vezes deve, necessariamente, ser superior à multa que seria imposta se essa determinação fosse infringida por uma única vez. Portanto, havendo múltiplas ações, não se afigura pertinente arbitrar a multa em montante idêntico ao que seria fixado em face de uma única conduta.

2.9. Importante ainda observar que esta Agência, antes do advento da definição da infração administrativa continuada, utilizava dosimetria de cumulação material (multiplicação simples do valor unitário da multa pela quantidade de condutas infracionais), dosimetria essa mais gravosa à atualmente utilizada. Assim, verifica-se que a retroatividade da norma, também citada pelo recorrente em sua peça recursal, não seria a mais benéfica ao infrator.

2.10. Já no que diz respeito à suposta afronta aos princípios da razoabilidade, proporcionalidade e legalidade, tais argumentos também não merecem guarida, visto que as sanções aplicadas ocorreram de acordo com o previsto nos normativos vigentes à época dos fatos, considerando o número de ocorrências irregulares identificadas e de acordo com a dosimetria aplicável. É dizer, devido ao preenchimento fraudulento das informações relativas a cada um dos dezenove voos apurados, conforme previsto nos incisos VIII e X do art. 4º, da Resolução nº 457/2017, bem como na seção 135.65 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº 135, e considerando que a inadequação desses registros implicou em vantagem indevida ao Operador, aplicou-se a previsão do art. 17 da Resolução nº 457/2017, de suspensão por cento e oitenta dias da licença do profissional responsável pelo registro, bem como o instituto da infração continuada para o cálculo da multa, de acordo com a fórmula disposta no art. 37-B da Resolução nº 472/2018.

2.11. Com relação ao pedido de que a carteira do aeronauta não seja suspensa, também já restou esclarecido na análise em primeira instância que não se pode deixar de aplicar as sanções previstas na legislação, compatíveis com as irregularidades constatadas. A esse respeito, detengo-me à gravidade da situação referente aos dezenove registros inverídicos realizados no Diário de Bordo da aeronave PR-BGF, que é o aspecto central da conduta praticada pelo Sr. MARCOS WENDELL RORIZ CALIXTO. O art. 172 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, estabelece que o preenchimento do Diário de Bordo deve atender aos requisitos estabelecidos em regulamentação da autoridade de aviação civil. Em consonância com o diploma legal, a Anac editou a mencionada Resolução nº 457/2017 visando regulamentar o Diário de Bordo das aeronaves civis brasileiras. É essencial ressaltar que o Diário de Bordo é documento único, de porte obrigatório, e se constitui em registro primário de diversas informações relativas a cada voo, entre as quais a natureza do voo. Com base nesses registros se desdobram diversas consequências relevantes.

Por isso os registros no Diário de Bordo devem ser feitos de maneira fidedigna ao ocorrido, com higidez, atribuindo-se às informações dele constantes autenticidade e confiabilidade.

2.12. Assim, restou claro que os dezenove registros inverídicos de voos efetuados pelo recorrente no Diário de Bordo, referentes à natureza dos voos realizados como privado, tiveram por intenção revestir a operação de contornos de voo executado de maneira particular, afastando o seu escrutínio de eventual fiscalização da Agência, mascarando assim a prestação de serviços de transporte aéreo não autorizado pelo órgão competente. Aqui também destaco um dos princípios da regulação responsável, que valoriza a integridade e a confiabilidade de todos os documentos confeccionados pelos regulados, dos quais se esperam lisura e boa-fé.

2.13. Finalmente, no que concerne ao pedido de parcelamento da multa aplicada, informa-se que atualmente é possível o parcelamento de débitos junto à Anac, não inscritos em dívida ativa, por meio do Protocolo Eletrônico. A Resolução nº 621/2021 prevê a possibilidade de parcelamento de sanção pecuniária conforme art. 1º, inciso III, em até sessenta vezes, respeitados o valor mínimo de cada parcela e demais condições previstas nessa Resolução.

2.14. Já no atinente à empresa SAGRES TAXI AÉREO LTDA., foi informado pela fiscalização que a empresa teria realizado as seguintes condutas: operações em desacordo com o previsto nas suas Especificações Operativas (EO); emprego de tripulação sem o treinamento necessário; utilização de aeronave registrada na categoria de registro TPP (Transporte Privado), quando, para a ocorrência, deveria ter operado com Certificado de Aeronavegabilidade apropriado, ou seja, sob categoria TPX; permitido ao piloto JOSILEI ALBINO GONÇALVES DE FREITAS que operasse a aeronave sem cumprimento de requisito de folga e, ainda, permitido a dois dos seus tripulantes que registrassem no Diário de Bordo da aeronave envolvida, no campo Natureza do Voo, o código "PV", privado, de forma inverídica e com intuito de mascarar a prestação de serviços de transporte aéreo não autorizado pelo órgão competente, no período de cobertura do contrato assinado entre o DSEI e a empresa SAGRES TAXI AÉREO LTDA., vigente de 02/2023 a 08/2023.

2.15. De fato, observa-se dos documentos probatórios trazidos aos autos pela fiscalização, a exemplo das EO da empresa (SEI! 10221808) e do extrato retirado do sistema SACI (SEI! 10221809), que a empresa autuada não estava autorizada a operar aeronaves do fabricante Eurocopter France, modelo EC 120B, tampouco poderia realizar transporte aéreo não regular. Observa-se ainda, no Anexo SEI_9729416_Parecer_63 (SEI! 10221696), que a empresa autuada não apresentou comprovação dos treinamentos exigidos dos tripulantes tampouco o contrato de trabalho segundo as normas trabalhistas no país, conforme solicitados no Ofício nº 1208/2023/GTVC/GOAG/SPO-ANAC. Também se observa, na cópia do Diário de Bordo 18/PR-BGF/2023 (SEI! 10221768), operações realizadas sob comando dos tripulantes MARCOS WENDELL RORIZ CALIXTO e JOSILEI ALBINO GONÇALVES DE FREITAS, com a indicação da natureza de voo "PV" entre as datas de 04/06/2023 e 26/07/2023.

2.16. Passando-se à análise do recurso da SAGRES TÁXI AÉREO LTDA (SEI! 11013687), os argumentos também não merecem prosperar. Senão vejamos:

2.17. Primeiramente, a recorrente propõe a possibilidade de apresentação de proposta de Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), com vistas ao retorno dos padrões de operação desejados.

2.18. O parágrafo único do art. 79 da Resolução nº 472/2018 prevê que compete à Diretoria da Anac decidir sobre a celebração de TAC, após manifestação da(s) Superintendência(s) finalística(s) afeta(s) à matéria. Entretanto, o que se observa nos autos é manifestação da Superintendência afeta à matéria destacando a gravidade das irregularidades ocorridas e, em especial, a realização de serviços de transporte aéreo durante vários meses com aeronave cujo modelo não constava das Especificações Operativas da empresa autuada, bem como o descumprimento de outros requisitos relevantes que demonstraram também a falta de controle e diligência do operador aéreo para o cumprimento do requerido pela legislação, identificando-se a necessidade de aplicação da sanção de multa cumulada com a suspensão do CA da aeronave envolvida bem como a cassação do Certificado de Operador Aéreo (COA) emitido para a SAGRES TAXI AEREO LTDA., ressaltando-se ainda que a aplicação de sanção de suspensão do COA não seria suficiente no presente caso em decorrência da alta gravidade e nível de risco a que expôs os usuários de seus serviços o que culminou, inclusive, na ocorrência do acidente aeronáutico de 16/08/2023, quando levava a bordo dois passageiros além do piloto: um mecânico e um engenheiro da Funai.

2.19. Requer ainda o interessado que seja declarada nula a decisão de cassação do COA nº 2012-06-6CFV-02-01, dado que não haveria a indicação de qualquer das hipóteses autorizadoras previstas na Lei nº 7.565/1986, argumento já afastado, conforme se vê nos parágrafos 3.2.1 a 3.2.6 da análise em primeira instância (SEI! 10878191), que observou o estabelecido na Resolução nº 472/2018, em seu art. 35, não sendo necessária sua reprodução aqui.

2.20. Reiterou a solicitação de que a decisão recorrida seja ajustada, afastando-se o suposto *bis in idem* de forma a prevalecer a sanção pedagógica sob a sanção extintiva da empresa, permitindo-se assim o ajuste de conduta do regulado e realizando-se a função precípua da entidade reguladora.

2.21. Primeiramente, não prospera o argumento de suposto *bis in idem*, eis que os autos de infração em tela têm capitulações distintas, relacionadas ao descumprimento de normativos e obrigações também distintas, destacando-se que apenas os Autos de Infração nº 001540.I/2024 e 001566.I/2024 têm a mesma capitulação, porém envolvem pilotos diferentes e um conjunto de infrações diferentes. Desta maneira, ainda que as ocorrências tenham sido apuradas em uma mesma diligência fiscalizatória, estas não configuraram uma única infração. Sobre a possibilidade do ajuste de conduta do regulado, entende-se que o tema já foi tratado no parágrafo 2.18 acima.

2.22. Sobre a alegação de que teria se deslocado para o Distrito Sanitário Especial Indígena Amapá e Norte do Pará com a aeronave de marcas PR-BGF apenas para averiguação das condições de trabalho e do local para a prestação do serviço contratado, pois teria sido demandada pela autoridade indígena local para o socorro de grave crise humanitária, vale reforçar que restou demonstrado nos autos que a empresa autuada recebeu os pagamentos pela prestação dos serviços de transporte aéreo remunerado, em cumprimento ao Contrato celebrado em 2023 (SEI! 10221825), no valor de R\$ 5.738.766,00 (cinco milhões, setecentos e trinta e oito mil, setecentos e sessenta e seis reais). Inclusive a operação realizada no dia 16/08/2023, com utilização da aeronave PR-BGF, encontra-se incluída nos referidos pagamentos, uma vez que a Nota emitida pelo SESAI no dia do desaparecimento da aeronave registra que a aeronave estava a serviço do DSEI – Amapá e Norte do Pará.

2.23. Constata-se portanto que a empresa operou durante vários meses em situação irregular, perdurando tal situação durante grande período em que atendeu ao contrato em questão, destacando-se mais uma vez que a recorrente não trouxe aos autos qualquer elemento probatório que possa respaldar seu argumento, tampouco houve qualquer comunicação aos órgãos competentes de que a aeronave estaria sendo utilizada em finalidade diversa.

2.24. Por fim, no que toca à suposta afronta ao princípio da razoabilidade, tal argumento também não merece acolhida, visto que as sanções aplicadas ocorreram de acordo com o previsto nos normativos vigentes à época dos fatos, considerando o número de ocorrências irregulares identificadas e de acordo com a dosimetria aplicável, inclusive tendo sido observado o instituto da infração continuada quando configurada tal condição.

2.25. Restou claro, neste processo, que a empresa prestou os serviços vinculados ao contrato celebrado com o DSEI durante longo período, realizando vários voos de forma irregular, descumprindo o estabelecido em suas Especificações Operativas, a categoria de registro da aeronave, não cumprindo com os treinamentos exigidos, não registrando a real natureza das informações no Diário de Bordo e não garantindo cumprimento de requisito relativo à preservação quanto à fadiga de tripulante.

2.26. Entendo, portanto, que as infrações praticadas tanto pelo Sr. MARCOS WENDELL RORIZ CALIXTO quanto pela empresa SAGRES TAXI AÉREO LTDA. ensejam sanções compatíveis com sua gravidade.

2.27. As irregularidades cometidas pelo Sr. MARCOS WENDELL RORIZ CALIXTO envolvem o preenchimento de voos em Diário de Bordo com a indicação de natureza privada, mesmo tendo sido confirmado que houve pagamento para as etapas envolvidas e que, conforme exposto pela fiscalização, tais registros tiveram o intuito de mascarar prestação de serviços de transporte aéreo com aeronave cujo modelo não constava das EO da empresa aérea no período de cobertura de contrato celebrado. Ou seja, o profissional além de realizar operações aéreas irregulares, ainda maculou a integridade do Diário de Bordo – registro de voo primário fundamental para a manutenção da segurança das operações e para o controle de aeronavegabilidade das aeronaves. Importante destacar ainda que para a prestação de serviços aéreos de transporte remunerado de passageiros, há requisitos para atuação com critérios diferenciados e mais rigorosos, tais como controle operacional, contratação, qualificação e treinamentos para tripulantes, entre

tantos outros exigidos pela regulamentação, o que demonstra a gravidade do contexto em que estava inserida as irregularidades em apuração.

2.28. A análise já realizada demonstrou que o piloto tinha plena ciência de que a aeronave não estava autorizada a realizar serviços de táxi aéreo. O exercício da função de comandante de aeronave não se limita ao simples cumprimento de instruções da operadora, mas envolve responsabilidades diretas sobre a condução segura e regular da operação aérea. O Regulamento Brasileiro da Aviação Civil estabelece que o comandante é responsável por garantir que a operação esteja em conformidade com a legislação vigente, incluindo a correta categorização do voo nos registros aeronáuticos.

2.29. No caso em questão, ao registrar de forma inverídica a natureza dos voos como privados, o piloto não apenas contrariou suas responsabilidades como comandante, mas contribuiu ativamente para a ocultação da prestação de serviços de transporte não autorizado. O Diário de Bordo é documento de registro primário, cuja integridade e precisão são essenciais para a fiscalização e para a segurança das operações aéreas. Alegar desconhecimento sobre a finalidade do contrato firmado entre a empresa e o DSEI não exime o tripulante de sua obrigação de cumprir com os regulamentos aeronáuticos, tampouco justificaria a omissão de informações corretas nos registros obrigatorios.

2.30. Além disso, é importante destacar que a responsabilidade da empresa não exclui a do piloto. O fato de a Sagres Táxi Aéreo ter autorizado operações irregulares e de estar sujeita a sanções, incluindo a cassação de seu Certificado de Operador Aéreo (COA), não exime os tripulantes das consequências individuais decorrentes de suas condutas. A regulamentação aeronáutica impõe deveres específicos aos comandantes, que incluem a verificação da regularidade das operações realizadas, sendo inaceitável que um profissional habilitado alegue desconhecimento sobre o tipo de operação que estava conduzindo. Assim, as penalidades aplicadas tanto ao piloto quanto à empresa encontram respaldo nos normativos vigentes, e a argumentação recursal nesse ponto não merece acolhimento.

2.31. Observe-se também que no RBAC nº 119, parágrafo 119.5(c)(2), é vedada a realização operações em desacordo com as Especificações Operativas (EO) do detentor de um Certificado de Operador Aéreo (COA). No caso em análise, a empresa autuada contrariou esse parágrafo ao realizar operações em desacordo com o previsto nas suas EO, tendo sido confirmado que: (1) A empresa permitiu operar a aeronave de marcas PR-BGF sem que o modelo de aeronave tivesse autorização específica; (2) A empresa prestou serviço de transporte aéreo de cargas para o DSEI sem autorização para transporte de cargas; (3) A empresa permitiu a operação daquela aeronave sobre áreas desabitadas ou selva também sem autorização. Foram 142 (cento e quarenta e dois) voos com as irregularidades descritas acima, conforme documentação das Notas Fiscais da entidade contratada e o Diário de Bordo nº 18/PR-BGF/2023.

2.32. A empresa também contrariou a seção 135.343 do RBAC nº 135 ao utilizar tripulante sem os treinamentos exigidos, conforme declarado em resposta ao Ofício nº 1208/2023/GTVC/GOAG/SPO-ANAC, bem como contrariou o parágrafo 135.25(a)(1) do RBAC nº 135, ao utilizar aeronave registrada na categoria de registro TPP para o atendimento à contratação de seus serviços de transporte aéreo sob um COA válido, quando deveria operar aeronave com CA apropriado, ou seja, sob a categoria TPX. Somando-se a isso, evidencia-se o descumprimento de relevantes requisitos normativos como os de treinamento e de requisito operacional que busca a proteção da operação aérea do tripulante em relação ao seu desgaste gerado pela fadiga da operação, onde deveriam ser observados os limites da duração da jornada de trabalho e do repouso. Assim, identifica-se cenário em que diversas irregularidades foram cometidas, prolongando-se ainda por tempo demais até a ocorrência de acidente aéreo com a aeronave em ocasião em que era executada uma das operações comerciais irregulares com as deficiências já apontadas.

2.33. Por todo o exposto, coaduno com o posicionamento exarado pelas decisões em primeira instância (SEI! 10590533 e 10878191), destacando-se que as sanções mais condizentes com o caso concreto foram ali aplicadas.

3. DA CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO** pelo conhecimento dos recursos administrativos apresentados (SEI! 11008692 e 11013687) e no mérito, por **NEGAR-LHES PROVIMENTO**, mantendo-se a decisão em primeira instância (SEI! 10878191) em todos os seus termos.

3.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN para as providências cabíveis.

É como voto.

ADRIANO PINTO DE MIRANDA

Diretor Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Adriano Pinto de Miranda, Diretor, Substituto**, em 11/03/2025, às 18:06, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **11161836** e o código CRC **CB51944A**.

SEI nº 11161836