



PARECER N° 404/2018/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.038221/2014-08
INTERESSADO: GENARDO GUIMARÃES GRANJA, COORDENAÇÃO DE CONTROLE E PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: permitir operação comercial sem levar a bordo o kit de primeiros socorros exigido pela regulamentação.

Enquadramento: alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c os itens 135.176 e 135.177(b)(1) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 135.

Aeronave: PR-AVT

Proponente: Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, sendo que o Auto de Infração nº 959/2014/SPO (fl. 01 do volume SEI nº 0066462) capitula a infração na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c 135.177 do RBAC 135.

2. O Auto de Infração (AI) nº 959/2014/SPO apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO: 674762 MARCAS DA AERONAVE: PR-AVT

DATA: 21/06/2014 HORA: 10:40(LT) LOCAL: SBGR

Descrição da ocorrência: Permitir operação comercial sem levar a bordo o kit de primeiros socorros exigido pela regulamentação.

HISTÓRICO: No dia 21/06/2014 em SBGR, foi constatado que a aeronave PR-AVT realizava operação comercial de transporte aéreo de enfermos com kit de primeiros socorros não compatível com o exigido pela seção 135.177 do RBAC 135.

Capitulação: Art. 302, inciso II, alínea (n) da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, cumulado com a seção 135.177 do RBAC 135.

3. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 9/2014/GCTA/121/SP/SPO (fls. 02v/03v do Volume SEI nº 0066462) foi informado que:

Durante atividade de fiscalização de rampa no pátio da aviação geral do aeroporto SBGR, no dia 21/06/2014, a aeronave PR-AVT foi abordada pela equipe de inspetores da ANAC durante operação de transporte de enfermos, com pouso às 10:40 (LT). Foi constatado que a aeronave pertence à empresa Amapil Táxi Aéreo Ltda. e está registrada na categoria TPX.

A Portaria Nº190/GC-5, de 20 de março de 2001, em seu Art. 2º, inciso X, define operação de transporte de enfermos como atividade exclusiva de empresas de táxi aéreo, que são certificadas segundo o RBAC 119 e devem operar de acordo com os requisitos estabelecidos

pelo RBAC 135.

Durante a fiscalização, foram verificadas as seguintes irregularidades:

(...)

6. O Kit de primeiros socorros apresentado não estava de acordo com o especificado na seção 135.177 do RBAC 135;

(...)

Além disso, após consulta à revisão mais recente das Especificações Operativas da empresa, foi constatado que a aeronave PR-AVT não consta da lista de aeronaves autorizadas a operar comercialmente em nome da empresa, descumprindo a seção 119.5(c)(8) do RBAC 119.

Sendo assim, a equipe de inspetores concluiu que ao realizar operação de transporte de enfermos, a empresa engajou a aeronave PR-AVT em uma operação comercial, que deve cumprir os requisitos estabelecidos pelo RBAC 135, além dos requisitos do RBHA 91. O não cumprimento dos requisitos do RBAC 135 e do RBHA 91 durante esta operação implica em infração ao Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986).

A seção 135.7 do RBAC 135 estabelece que as regras estabelecidas pelo RBAC 135 se aplicam também a uma aeronave que realizar operação comercial segundo o regulamento e não esteja incluída nas E.O. da empresa.

Ou seja, o fato de a aeronave PR-AVT não estar listada nas E.O. da empresa, não descaracteriza a operação comercial e não isenta a empresa de cumprir com os requisitos do RBAC 135, caso contrário a empresa seria beneficiada pelo descumprimento do RBAC 119 e pela infração ao CBA.

Dessa maneira, o Sr. Genaro Guimarães Granja (CANAC 674762), na qualidade de comandante da aeronave, cometeu as seguintes infrações:

(...)

6. Art. 302, inciso II, alínea (n), do CBA, cumulado com a seção 135.177 do RBAC 135, por operar a aeronave em voo comercial de transporte de enfermos sem levar a bordo o kit de primeiros socorros com conteúdo adequado ao exigido pelo RBAC 135.

(...)

A empresa Amapil Táxi Aéreo Ltda. na qualidade de operadora da aeronave PR-AVT e de empresa certificada e autorizada pela ANAC para exploração de serviços de táxi aéreo, cometeu as seguintes infrações:

(...)

6. Art. 302, inciso III, alínea (e), do CBA, cumulado com a seção 135.177 do RBAC 135, por permitir a operação da em voo comercial de transporte de enfermos sem levar a bordo o kit de primeiros socorros exigido pelo RBAC 135;

(...)

Anexos:

1. Registro fotográfico do desembarque do paciente durante a operação de transporte de enfermos com a aeronave PR-AVT;
2. Registro fotográfico da página nº 36 do diário de bordo nº 009/PR-AVT/2014;
3. Registro Fotográfico da habilitação do comandante da aeronave;
4. Registro Fotográfico da listagem do kit de primeiros socorros a bordo da aeronave durante a atividade de fiscalização;
5. Cópia de páginas das E.O. em vigor da empresa;
6. Informações do sistema SACI acerca da aeronave PR-AVT;
7. Informações do sistema SACI acerca do comandante da aeronave PR-AVT;
8. Informações do sistema SACI acerca do copiloto da aeronave PR-AVT.

4. Fotografia que a fiscalização reporta ser referente ao desembarque de paciente da aeronave PR-AVT (fl. 04 do volume SEI nº 0066462).

5. Página 006 do diário de bordo nº 009/PR-AVT/2014 (fl. 04v do volume SEI nº 0066462) em que consta registrado voo na data de 21/06/2014, no trecho SBCG-SBGR, tendo sido registrado como comandante o piloto "GRANJA", Código ANAC 674762.

6. Fotografia da habilitação do piloto GENARDO GUIMARAES GRANJA, Código ANAC 674762 (fl. 05 do volume SEI nº 0066462).

7. Listagem de conteúdo de estojo de medicamento (fl. 05v do volume SEI nº 0066462), que cita os seguintes itens:

- cotonetes c/ 75 u
- compressas de gase
- anti-séptico 50 ml
- seringas
- sal de fruta
- algodão 50gr
- paracetamol com 20 comp.
- água oxigenada 10v
- paraqueimol
- band-aid
- decadron
- plasil
- esparadrapo 2,5x0,90
- solução fisiológica 250ml
- atadura crepon 15cm
- tesoura sem ponta

8. Páginas das Especificações Operativas da empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA. (fls. 06/09 do volume SEI nº 0066462).

9. Página do SACI referente à aeronave PR-AVT (fl. 10 do volume SEI nº 0066462).

10. Página do SACI referente ao aeronavegante Genardo Guimarães Granja (fl. 11 do volume SEI nº 0066462).

11. Página do SACI referente ao aeronavegante Ricardo Nadeu Bijos (fl. 12 do volume SEI nº 0066462).

DEFESA

12. O interessado foi notificado do Auto de Infração em 21/08/2014, conforme demonstrado em AR (Aviso de Recebimento) (fl. 14 do Volume SEI nº 0066462). Foi apresentada Defesa (fls. 17/20 do Volume SEI nº 0066474), que foi recebida em 11/09/2014.

13. Na defesa alega preliminarmente que o ato administrativo é vinculado à norma especial, qual seja, a legislação aeronáutica (Resolução nº 25), que dispõe em seu art. 8º, inciso V, a necessidade de ser reportada a assinatura do autuante e indicação do seu cargo ou função com precisão, a fim de que toda a formalística de confecção do documento, nos moldes estabelecidos pela norma fossem efetivamente preenchidos. Contudo, o Auto de Infração em tela, não possui a forma, que é um dos elementos do ato administrativo, no padrão estipulado no instrumento legal. Argui que comparando-se o preconizado na norma com a redação padrão atribuída pela Autoridade de Aviação Civil, que se refere à suposta Infração cometida pela Interessado autuado (Piloto da Amapil Táxi Aéreo LTDA) chega-se à conclusão de que há discrepâncias, isto é, a *forma* de expressão da Administração Pública não está vinculada ao disposto na Resolução nº 25 da ANAC, uma vez que no campo destinado a assinatura do autuante e indicação do seu cargo ou função não foi atribuída qualquer identificação do autuante, tais como: função ou cargo do mesmo, bem como o nome da autoridade de aviação civil, acerca do assunto cita o parágrafo 1º do art. 22 da Lei nº 9784/99. Alega que deste modo, foi ferido o princípio da segurança jurídica, o qual está consagrado no art. 2º da Lei nº 9.784/99, tendo em vista que não há como precisar quem assinou o referido documento, bem como se quem o fez é competente para tal ato.

14. Acrescenta que o campo destinado a código de ementa não condiz com o disposto no Anexo II à Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, pois não há a previsão do código 00.0007565.0329. Neste esteio, alega que tal invalidação ocorre quando o ato está em desconformidade com a resolução supra. Considera que os elementos constitutivos do ato administrativo (Competência, Finalidade, Forma) são vinculados à lei e se não preencherem os requisitos preconizados na mesma são passíveis de nulidade, conforme conteúdo contido no Auto de infração 959/2014/SPO. Desta feita, afirma que faltaram alguns requisitos capazes de atestar a suposta infração cometida e, por conseguinte, dar maior credibilidade ao rito, em face à formalística rígida que se instalou. Logo, alega que não ocorreu lavratura do auto na forma prescrita dentro dos requisitos da legalidade, uma vez que o revestimento exterior não contemplou todos os itens, os quais eram imprescindíveis ao seu aperfeiçoamento, nos termos do art. 2º, inciso VIII do diploma legal supracitado.

15. Com relação ao mérito, informa que na apreciação do capítulo III do título IX da Lei nº 7565/86 - DAS INFRAÇÕES, faz-se necessário uma análise sistêmica do texto normativo, de tal sorte que a denotação das palavras deva ser entendida em sua acepção técnica. Ao tratar das infrações, deve-se interpretar o art. 302 do CBA com muito cuidado, a fim de não se fazer injustiça, uma vez que o mesmo retrata várias condutas tipificadas como infração, sendo taxativo. Alega que nos termos do item 4.3 da IAC 012-1001 de 31/01/2003, a qual regulamentava o processamento de irregularidades no âmbito da aviação civil, preconizava que o auto de infração "deveria conter, de forma clara, a descrição da irregularidade". Sendo assim, pressupõe a perfeita adequação da suposta conduta discrepante da empresa com o preceito emanado no código aeronáutico e demais legislações subsidiárias, visto que paira sobre o autuado (piloto) o princípio da presunção de inocência consagrado na Carta Magna, fazendo-se uma analogia com o que dispõe a legislação penal brasileira. Considera que pode-se analisar que a Administração Pública ao afirmar "... foi constatado que a aeronave PR-AVT realizava operação comercial de transporte aéreo de enfermos com kit de primeiros socorros não compatível com o exigido pela seção 135.177 do RBAC 135", cometeu algumas impropriedades, a saber: a)- Quem constatou o fato? b)- Tal constatação foi baseada em qual tipo de fiscalização?

16. Alega que a Autoridade de Aviação Civil ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso II, alínea n o fez incorretamente, porque o preceito mandamental enuncia que o tripulante "*infringiu as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo*", tendo em vista que se trata eminentemente de cumprimento de jornada de horas de voo (regulada pela Lei nº 7.183/84) desrespeito as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo da aeronave, isto é, quem opera a máquina - tripulante (pessoa física) ou as normas de Segurança de Voo (NSCA), as quais quando não observadas serão supervisionadas pelo CENIPA, pertencente ao Comando da Aeronáutica e não à Agência Nacional de Aviação Civil. Contudo, o auto não explicitou qual das normas não foi obedecida, isto é, a de disciplina a bordo da aeronave ou as de segurança de voo. Dispõe que nesse esteio, ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso II, alíneas "n" do CBA a Administração Pública o fez de forma equivocada, na medida em que o critério da tipicidade, o qual há de ocorrer à perfeita justaposição da conduta do suposto infrator ao preceito emanado da legislação, fato esse efetivamente não aconteceu, pois ao capitular sob a égide do dispositivo do referido Código, Lei nº 7565/86 dever-se-ia analisar minuciosamente o que foi avaliado pela ANAC com o que de fato ocorreu levando-se em consideração a referência legal capitulada.

17. Argui que ao enquadrar na Seção 135.177 do RBAC 135, que estipula Requisitos de equipamentos de emergência para aeronaves tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, há uma amplitude de informações e, por conseguinte, a interpretação do suposto cometimento da infração não é escoreita, dando margem à imprecisão da aplicação da lei ao caso concreto. Considera que a redação reduzida a termo no presente auto de infração explicita que a aeronave PR-AVT realizava operação comercial de transporte aéreo de enfermos com Kit de primeiros socorros não compatível com o exigido pela seção 135.177 do RBAC 135 denota a exegese de que tal prática era frequente (reiterada pelo piloto), fato que não condiz com a realidade. Alega que a alínea (b) (1) m da Seção supracitada menciona a necessidade de um conjunto de primeiros socorros aprovado, para tratamentos de ferimentos e elenca o conteúdo do mesmo. Todavia, o auto de infração enuncia a presença na aeronave PR-AVT de (kit de primeiros socorros não compatível com o exigido na Seção do RBAC 135 supra). Pergunta: O que

seria compatível com a Seção 135.177? Quantidade de medicamentos? Qualidade dos medicamentos? Validade? Avalia que esta situação não ficou clara e específica no enunciado do auto de infração. Acrescenta que esta Seção é aplicável as aeronaves com configuração superior a 19 assentos, fato esse não aplicável ao caso concreto, pois a aeronave aludida possui configuração de número máximo de passageiros igual a 7(sete).

18. Considera que o auto de infração retrata uma situação em que não há consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como a descrição da ocorrência, porque ao mencionar que na aludida Descrição que "permitiu operação comercial sem levar a bordo o kit de primeiros socorros exigido.....", avalia que em tese quem permite a operação comercial é a proprietária/operadora da aeronave, qual seja, a pessoa jurídica e não a física (piloto). Além disso, no Histórico prevê: "... foi constatado que a aeronave PR-AVT realizava operação comercial de transporte aéreo de enfermos com kit de primeiros socorros não compatível... ", informa que em outras palavras há uma contradição, porque a descrição dispõe acerca de uma conduta negativa (sem o kit) e o histórico uma positiva (com o kit incompatível). Alega fato impeditivo para a realização, inclusive de convalidação da peça vestibular, haja vista que a descrição da ocorrência não estar em sintonia com a capitulação e histórico da ocorrência, sendo nula de pleno direito.

19. Requer o acolhimento das preliminares e que o auto de infração seja arquivado sem qualquer tipo de penalidade ou se de outro modo entender com a aplicação da sanção mais branda ao piloto pelo fato do interessado estar enquadrado no benefício contidos nos incisos II e III do art. 22 em seu parágrafo 1º da Resolução ANAC nº 25/2008. E que as argumentações da defesa em seu mérito sejam consideradas procedentes, haja vista que o critério da tipicidade não ter sido respeitado.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

20. O setor competente, em decisão motivada (SEI nº 0300369 e SEI nº 0349453) de 18/01/2017, considerou que restou configurada a prática da infração à legislação vigente, em especial ao previsto no art. 302, inciso II, alínea "n" do CBA. Aplicou a multa em seu patamar mínimo, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

RECURSO

21. O interessado foi notificado da decisão de primeira instância em 30/01/2017, conforme demonstrado em extrato do sistema dos correios (SEI nº 0421472). O interessado apresentou recurso, que foi recebido em 13/02/2017 (SEI nº 0429996).

22. No recurso dispõe, preliminarmente, sobre a duplicidade da penalidade e da ilegitimidade do Auto de Infração. Registra que a infração descrita no Auto de Infração em tela já foi autuada através do Auto de Infração nº 951/2014/SPO, que imputou à empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA. (operadora da aeronave) a prática da infração disposta no item regulamentar 135.177 do RBAC 135. Logo, o presente auto de infração está em duplicidade como AI nº 951/2014/SPO. Neste sentido, frisa que é a empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA., que deve responder pela suposta prática da infração, e não, o piloto GENARDO GUIMARÃES GRANJA, que não possui responsabilidade com o cumprimento do item regulamentar 135.177 do RBAC 135.

23. Discorre sobre ofensa ao devido processo legal, informando que não obstante a ilegitimidade do autuado, ainda no que se refere ao mérito em si da autuação, também não assiste razão para procedência do presente auto de infração. Ressalta que no dia da suposta infração, a autuada/recorrente não estava realizando operação comercial de transporte aéreo de enfermos, e tão pouco estava com kit de primeiros socorros não compatível com o exigido pela seção 135.177 do RBAC 135, conforme se observa pelo diário de bordo da aeronave (voo não comercial). Alega que não assiste razão para a procedência do auto de infração, pois não há prova nos autos que demonstre que o recorrente

"foi constatado que a aeronave PR-AVT realizava operação comercial de transporte aéreo de enfermos com kit de primeiros socorros não compatível com o exigido pela seção 135.177 do RBAC 135". Informa que sempre cumpriu com suas obrigações e responsabilidades, em especial, com os regulamentos e determinações expedidas pela ANAC.

24. Ressalta que se o agente fiscalizador responsável pela autuação, tivesse observado o procedimento previsto no Programa de Inspeções de Segurança Operacional de Rampa - PISOR, bem como, outros dispositivos legais que diz respeito a forma de fiscalização e autuação, como por exemplo, dado ciência ao autuado da suposta prática da infração no momento da fiscalização, o presente auto de infração poderia ser evitado, uma vez que, tudo indica que a malfadada autuação, ocorreu pela incoerência do agente fiscalizador, deixando assim, de cumprir com a legislação pertinente a inspeção ou constatação de infração. Transcreve os itens 7.3, 7.16, 10.3 e 12.5 que informa ser do Programa de Inspeções de Segurança Operacional - PISOR, alegando que o procedimento adotado pelo INSPAC responsável pela autuação (na verdade, procedimento não adotado pelo INSPAC), está em total desconformidade com o que prescreve o procedimento de inspeção em rampa, razão pela qual, deveria ser julgado improcedente o presente auto de infração, e não, dado procedência conforme decisão que ora se recorre. Acrescenta que não pode o autuado ser prejudicado pela inobservância do INSPAC ao procedimento legal de fiscalização, que, ratifica que se tivesse sido observado, não estaria levantando dúvidas acerca da veracidade dos fatos noticiados pelo agente responsável pela autuação, que, reafirma que não corresponde com a verdade dos fatos. Saliencia que a Administração Pública é regida pelo princípio da legalidade, que determina que todos os atos da Administração tem que estar em conformidade com o que prescreve a lei, ou seja, os agentes públicos só podem fazer o que a lei determina, e como a lei determina. Alega que este princípio observa não só as leis, mas também os regulamentos que contém as normas administrativas contidas em grande parte do texto Constitucional, como é o caso das resoluções e normas da Agência Nacional de Aviação Civil. Considera que quando a Administração Pública se afasta destes comandos, pratica atos ilegais, produzindo, por consequência, atos nulos e respondendo por seus efeitos, como por exemplo, a anulação do presente auto de infração. Constata que o agente fiscalizador/inspetor ao autuar deixou de observar o disposto na legislação pertinente, em especial o que diz respeito à observância ao princípio da legalidade, uma vez que procedeu em desconformidade com o que prescreve a lei. Registra que o INSPAC também deixou de observar o prescrito nos artigos 1º e 6º da Resolução nº 25/2008, da ANAC, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC. Constata que o agente fiscalizador/inspetor além de não observar o PISOR, ainda deixou de observar o disposto na Resolução nº 25/2008, em especial no que diz respeito à observância ao princípio da legalidade, uma vez que procedeu em desconformidade com o que prescreve a lei. Dispõe que o auto de infração deve ser julgado improcedente, devido à ofensa ao devido processo legal (ausência de lavratura do auto de infração e inobservância ao PISOR), e, conseqüentemente, reformada da decisão recorrida.

25. Alega ofensa à segurança jurídica reiterando os argumentos apresentados em sede de defesa.

26. Reitera alegações de mérito apresentadas na Defesa.

27. Requer que seja admitido o recurso, julgando-se procedente o mesmo, diante da ilegitimidade do autuado, ou, superado a preliminar de ilegitimidade, ante a inobservância ao devido processo legal por parte do inspetor, e, conseqüentemente, reformada a decisão administrativa que determinou a imposição da penalidade de multa no valor de R\$2.000,00 (dois mil reais)

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

28. Ofício nº 531/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 13 do Volume SEI nº 0066462) de encaminhamento de Autos de Infração.

29. E-mail referente a encaminhamento de processo (fl. 15v do Volume SEI nº 0066462).

30. Despacho de encaminhamento do processo (fl. 16 do Volume SEI nº 0066462).

31. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0066492).
32. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 0349444).
33. Página do SACI referente ao aeronavegante Genardo Guimarães Granja (SEI nº 0362901).
34. Extrato do SIGEC (SEI nº 0362906).
35. Notificação de decisão (SEI nº 0362911).
36. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 0975595).
37. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 1922500).

38. É o relatório.

PRELIMINARES

39. Duplicidade da penalidade e ilegitimidade do Auto de Infração.

40. No recurso dispõe, preliminarmente, sobre a duplicidade da penalidade e da ilegitimidade do Auto de Infração. Registra que a infração descrita no Auto de Infração em tela já foi autuada através do Auto de Infração nº 951/2014/SPO, que imputou à empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA. (operadora da aeronave) a prática da infração disposta no item regulamentar 135.177 do RBAC 135. Logo, o presente auto de infração está em duplicidade como AI nº 951/2014/SPO. Neste sentido, frisa que é a empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA., que deve responder pela suposta prática da infração, e não, o piloto GENARDO GUIMARÃES GRANJA, que não possui responsabilidade com o cumprimento do item regulamentar 135.177 do RBAC 135.

40.1. Com relação a estas alegações, segundo o informado pelo interessado, o autuado por meio do AI nº 951/2014/SPO é pessoa diferente da do interessado. Assim sendo, não há que se falar em duplicidade da penalidade, visto que tanto a piloto em comando como o operador tem responsabilidade sobre a conduta descrita, sendo as mesmas individualizadas conforme a aplicabilidade.

40.2. Quanto à alegação de que o piloto não possui responsabilidade com o cumprimento do item 135.177 do RBAC 135, deve ser considerado o estabelecido no item 135.176(a) do RBAC 135, em vigor à época, que estabelecia que ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros a menos que a aeronave possua a bordo um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer a bordo ou em acidentes menores. Portanto, a legislação é clara ao estabelecer que ninguém pode operar uma aeronave fora da condição estabelecida. Diante disso, deve ser considerado ainda o que dispõe o art. 166 do CBA, apresentado a seguir.

CBA

Art. 166. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.

(...)

40.3. Conforme exposto, verifica-se que o CBA estabelece que o comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave, portanto, quando a legislação define que ninguém pode operar aeronave transportando passageiros a menos que a aeronave possua a bordo um conjunto de primeiros socorros, o comandante, sendo responsável pela operação, também pode ser responsabilizado pela operação em descordo com o previsto na legislação aplicável.

41. Regularidade Processual

41.1. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração em 21/08/2014, tendo apresentado Defesa, que foi recebida em 11/09/2014. Foi, ainda, notificado da decisão de primeira instância em 30/01/2017, tendo apresentado Recurso, que foi recebido em 13/02/2017.

41.2. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa por parte desta ASJIN.

MÉRITO

42. **Fundamentação da Matéria** - permitir operação comercial sem levar a bordo o kit de primeiros socorros exigido pela regulamentação.

42.1. Diante da infração do processo administrativo em questão, a autuação foi capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 - CBA c/c a seção 135.177 do RBAC 135.

42.2. Segue o que consta na alínea “n” do inciso II do artigo 302 do CBA:

CBA

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

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

(...)

n) infringir as normas e regulamentos que afetem a disciplina a bordo de aeronave ou a segurança de vôo;

(...)

42.3. Segue o que consta no item (b)(1) da seção 135.177 do RBAC 135, em vigor à época:

RBAC 135

135.177 Requisitos de equipamentos de emergência para aeronaves tendo uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos

(...)

(b) De acordo com o parágrafo anterior, o detentor de certificado deve levar a bordo os seguintes equipamentos de emergência:

(1) um conjunto de primeiros socorros, aprovado, para tratamentos de ferimentos possíveis de ocorrer a bordo ou em acidentes menores, contendo os seguintes itens:

(i) uma lista do conteúdo;

(ii) swabs ou algodões anti-sépticos (pacote com 10);

(iii) atadura simples ou adesiva: 7.5 cm × 4.5 m (ou tamanho aproximado);

(iv) atadura triangular e alfinetes de segurança (tipo “de fraldas”);

(v) compressa para queimaduras: 10 cm × 10 cm (ou tamanho aproximado);

(vi) compressa estéril: 7.5 cm × 12 cm (ou tamanho aproximado);

(vii) gaze estéril: 10.4 cm × 10,4 cm (ou tamanho aproximado);

(viii) fita adesiva: 2,5 cm (rolo);

(ix) fitas (curativos) adesivas estéreis (ou equivalente);

(x) toalhas pequenas ou lenços umedecidos com substâncias anti-sépticas;

(xi) protetor (tampão), ou fita, ocular;

(xii) tesoura de ponta redonda com lâminas de comprimento inferior a 6 cm medidos a partir do eixo;

(xiii) fita adesiva, cirúrgica: 1.2 cm × 4.6 m;

(xiv) pinças;

(xv) luvas descartáveis (múltiplos pares);

(xvi) termômetros (não-mercurial);

(xvii) máscara de ressuscitação boca-a-boca com válvula unidirecional;

(xviii) ressuscitador/reanimador (AMBU) em silicone;

(xix) manual de primeiros socorros, versão atualizada;

- (xx) formulário de registro de incidentes médicos;
- (xxi) analgésicos de ação leve a moderada (que não necessite prescrição médica);
- (xxii) antieméticos (que não necessite prescrição médica);
- (xxiii) descongestionante nasal (que não necessite prescrição médica);
- (xxiv) antiácido (que não necessite prescrição médica); e
- (xxv) antihistamínico (que não necessite prescrição médica).

42.4. Verifica-se que a seção 135.177 do RBAC 135 estabelece os requisitos de equipamentos de emergência para aeronaves que tenham uma configuração para passageiros com mais de 19 assentos, o que não era o caso da aeronave de marcas PR-AVT, conforme pode ser verificado na página do SACI constante da fl. 10 do volume SEI nº 0066462 dos autos. Contudo, deve ser considerado o disposto na seção 135.176 do RBAC 135, apresentada a seguir.

RBAC 135

135.176 Conjunto de Primeiros Socorros

(a) Ninguém pode operar uma aeronave transportando passageiros a menos que essa aeronave possua a bordo um conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos que possam ocorrer a bordo ou em acidentes menores. O conjunto deve ser apropriadamente embalado e posicionado de modo a ser prontamente visível e acessível pelos ocupantes da aeronave, devendo conter os itens especificados no parágrafo 135.177(b)(1). O requerido no parágrafo (b)(1)(xviii) desta seção é opcional para aeronaves com capacidade para 19 assentos ou menos.

42.5. Assim, verifica-se que a seção 135.176 do RBAC 135 requer o conjunto de primeiros socorros de acordo com o especificado no parágrafo 135.177(b)(1) do RBAC 135. Logo, é demonstrada a aplicabilidade do item 135.177(b)(1) do RBAC 135 à aeronave PR-AVT, com exceção do estabelecido no parágrafo 135.177(b)(1)(xviii).

42.6. Na fl. 05v do volume SEI nº 0066462, consta a listagem do conteúdo do estojo de medicamento que estava na aeronave. Sendo listados os seguintes itens:

- cotonetes c/ 75 u
- compressas de gase
- anti-séptico 50 ml
- seringas
- sal de fruta
- algodão 50gr
- paracetamol com 20 comp.
- água oxigenada 10v
- paraqueimol
- band-aid
- decadron
- plasil
- esparadrapo 2,5x0,90
- solução fisiológica 250ml
- atadura crepon 15cm
- tesoura sem ponta

42.7. Confrontando os itens constantes na listagem do conteúdo do estojo de medicamento que estava na aeronave com o previsto no item 135.177(b)(1) do RBAC 135, que é requerido de acordo com o estabelecido na seção 135.176 do RBAC 135, verifica-se que, de fato, o conjunto de primeiros socorros disponível na aeronave não continha todos os itens requeridos pela legislação.

42.8. Diante do exposto, considerando o que foi descrito pela fiscalização, verifica-se a subsunção dos fatos descritos no AI nº 959/2014/SPO à capitulação prevista na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c os itens 135.176 e 135.177(b)(1) do RBAC 135. Desta forma, apenas considero que

a capitulação descrita pela fiscalização no AI pode ser complementada de forma a ser citada a seção 135.176 do RBAC 135, que já foi citada na análise de primeira instância, bem como, pode ser especificado o item da seção 135.177 do RBAC 135 que foi descumprido, sendo este o item 135.177(b)(1). Não vislumbro que tal complementação da capitulação possa trazer qualquer prejuízo ao interessado, visto que apenas especifica de forma mais direta os itens da normas que foram descumpridos.

43. **Alegações do interessado e enfrentamento dos argumentos de defesa**

43.1. Quanto às alegações apresentadas em sede de defesa, tanto as preliminares, assim como, as de mérito, tendo em vista os conclusivos e sólidos argumentos constantes da decisão de primeira instância, por força ao que é exposto pelo §1º do artigo 50 da Lei nº 9.784/99, o qual dispõe que a motivação do ato administrativo, que venha a decidir recursos administrativos (inciso V deste mesmo artigo), pode “*consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato*”, reporto-me às argumentações exaradas em decisão de primeira instância, concordando com elas, e, com isso, não acolhendo as alegações da interessada apresentadas em sede de defesa.

43.2. No recurso alega que no dia da suposta infração, a autuada/recorrente não estava realizando operação comercial de transporte aéreo de enfermos, e tão pouco estava com kit de primeiros socorros não compatível com o exigido pela seção 135.177 do RBAC 135, conforme se observa pelo diário de bordo da aeronave (voo não comercial). Alega que não assiste razão para a procedência do auto de infração, pois não há prova nos autos que demonstre que o recorrente “*foi constatado que a aeronave PR-AVT realizava operação comercial de transporte aéreo de enfermos com kit de primeiros socorros não compatível com o exigido pela seção 135.177 do RBAC 135*”. Informa que sempre cumpriu com suas obrigações e responsabilidades, em especial, com os regulamentos e determinações expedidas pela ANAC.

43.3. Contudo, a fiscalização relata no RF nº 9/2014/GCTA/121/SP/SPO que durante atividade de fiscalização de rampa a aeronave foi abordada pela equipe de inspetores da ANAC durante operação de transporte de enfermos e que a equipe de inspetores concluiu que ao realizar operação de transporte de enfermos, a empresa engajou a aeronave PR-AVT em uma operação comercial, que deve cumprir os requisitos estabelecidos pelo RBAC 135. Ademais, no mesmo relatório é corretamente esclarecido que as regras estabelecidas pelo RBAC 135 se aplicam também a uma aeronave que realizar operação comercial segundo o regulamento e não esteja incluída nas Especificações Operativas da empresa.

43.4. Quanto à alegação de que se observa pelo diário de bordo da aeronave que o voo era não comercial, deve ser considerado que o mesmo Relatório de Fiscalização esclarece que na folha nº 036 do diário de bordo nº 009/PR-AVT/2014 não foi preenchida a natureza do voo.

43.5. No que tange à alegação de que não estava com kit de primeiros socorros não compatível com o exigido pela seção 135.177 do RBAC 135, verifica-se que a fiscalização apresenta foto de listagem do conteúdo do conjunto de primeiros socorros disponível na aeronave, que, conforme já demonstrado, não atende ao requerido na legislação.

43.6. Adicionalmente, com relação a estas alegações, dispostas acima, deve ser considerado o estabelecido no art. 36 da Lei nº 9.784/1999, apresentado a seguir.

Lei nº 9.784/1999

Art. 36. Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

43.7. Portanto, conforme disposto no art. 36 da Lei nº 9.784/1999, cabe ao interessado a prova dos fatos alegados. Assim, a mera alegação desprovida de provas não tem o condão de afastar a conduta infracional reportada pela fiscalização. A autuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e veracidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art.

43.8. Alega que se o agente fiscalizador responsável pela autuação, tivesse observado o procedimento previsto no Programa de Inspeções de Segurança Operacional de Rampa - PISOR, bem como, outros dispositivos legais que dizem respeito a forma de fiscalização e autuação, como por exemplo, dado ciência ao autuado da suposta prática da infração no momento da fiscalização, o presente auto de infração poderia ser evitado, uma vez que, tudo indica que a malfadada autuação, ocorreu pela incoerência do agente fiscalizador, deixando assim, de cumprir com a legislação pertinente a inspeção ou constatação de infração. Alega que procedimento adotado pelo INSPAC responsável pela autuação (na verdade, procedimento não adotado pelo INSPAC), está em total desconformidade com o que prescreve o procedimento de inspeção em rampa, razão pela qual, deveria ser julgado improcedente o presente auto de infração, e não, dado procedência conforme decisão que ora se recorre. Acrescenta que não pode o autuado ser prejudicado pela inobservância do INSPAC ao procedimento legal de fiscalização, que, ratifica que se tivesse sido observado, não estaria levantando dúvidas acerca da veracidade dos fatos noticiados pelo agente responsável pela autuação, que, reafirma que não corresponde com a verdade dos fatos. Com relação a estas alegações, não vislumbro que tenha ocorrido descumprimento de procedimentos pela fiscalização no presente caso, devendo ser considerado o disposto no art. 291 do CBA, apresentado a seguir.

CBA

Art. 291. Toda vez que se verifique a ocorrência de infração prevista neste Código ou na legislação complementar, a autoridade aeronáutica lavrará o respectivo auto, remetendo-o à autoridade ou ao órgão competente para a apuração, julgamento ou providência administrativa cabível.

§ 1º Quando a infração constituir crime, a autoridade levará, imediatamente, o fato ao conhecimento da autoridade policial ou judicial competente.

§ 2º Tratando-se de crime, em que se deva deter membros de tripulação de aeronave que realize serviço público de transporte aéreo, a autoridade aeronáutica, concomitantemente à providência prevista no parágrafo anterior, deverá tomar as medidas que possibilitem a continuação do voo.

43.9. Portanto, conforme estabelecido no art. 291 do CBA toda vez que se verifique infração prevista no CBA ou na legislação complementar, a autoridade lavrará o respectivo auto. Assim, não vislumbro qualquer irregularidade no processo em questão. Esclarece-se que lavratura do auto de infração não impede a execução de medidas cautelares, como, por exemplo, a emissão de N CIA (Notificação de Condição Irregular de Aeronave), caso aplicável.

43.10. Alega, ainda, que a Administração Pública é regida pelo princípio da legalidade, que determina que todos os atos da Administração tem que estar em conformidade com o que prescreve a lei, ou seja, os agentes públicos só podem fazer o que a lei determina, e como a lei determina. Alega que este princípio observa não só as leis, mas também os regulamentos que contém as normas administrativas contidas em grande parte do texto Constitucional, como é o caso das resoluções e normas da Agência Nacional de Aviação Civil. Considera que quando a Administração Pública se afasta destes comandos, pratica atos ilegais, produzindo, por consequência, atos nulos e respondendo por seus efeitos, como por exemplo, a anulação do presente auto de infração. Constata que o agente fiscalizador/inspetor deixou de observar o disposto na legislação pertinente, em especial no que diz respeito à observância ao princípio da legalidade, uma vez que procedeu em desconformidade com o que prescreve a lei. Contudo, em relação a estas alegações, não identifiquei qualquer violação ao princípio da legalidade por parte da fiscalização da ANAC.

43.11. Registra que o INSPAC também deixou de observar o prescrito nos artigos 1º e 6º da Resolução nº 25/2008, da ANAC, que dispõe sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da ANAC. Constata que o agente fiscalizador/inspetor, além de não observar o PISOR, ainda deixou de observar o disposto na Resolução nº 25/2008, em especial no que diz respeito à observância ao princípio da legalidade, uma vez que procedeu em desconformidade com o que prescreve a lei. Dispõe que o auto de infração deve ser julgado improcedente, devido à ofensa ao devido processo legal (ausência de lavratura do auto de infração e inobservância ao PISOR), e, conseqüentemente, reformada da decisão recorrida. Todavia, afastos tais

alegações em função de não identificar violação aos princípios descritos no art. 1º da Resolução ANAC nº 25/2008. Além disso, com relação à menção ao art. 6º da mesma resolução, verifica-se que o mesmo foi devidamente atendido, visto que o interessado foi devidamente notificado do Auto de Infração, tendo o mesmo apresentado Defesa.

43.12. As manifestações do interessado não foram suficientes para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

DO ENQUADRAMENTO E DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

44. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação está fundamentada na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 - CBA c/c os itens 135.176 e 135.177(b)(1) do RBAC 135, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

45. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$2.000,00 (dois mil reais), foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008, em vigor à época, para a capitulação da infração na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

46. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08 definiam que, para efeito de aplicação de penalidades, seriam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes mesmos artigos.

47. Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC Nº 25/2008, Anexo I, Tabela II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES, COD "INR", em vigor à época, o valor da multa poderia ser imputado em R\$ 2.000,00 (grau mínimo), R\$ 3.500,00 (grau médio) ou R\$ 5.000,00 (grau máximo). Conforme o disposto no artigo 57 da IN ANAC nº 08/2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário. Assim, nos casos em que há mais atenuantes do que agravantes deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época.

48. Circunstâncias Atenuantes

48.1. Não considero aplicável para o caso em tela as circunstâncias atenuantes previstas nos incisos I e II do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

48.2. Com relação à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, considero que a mesma deve ser aplicada em função do que consta no extrato do SIGEC, constante do documento SEI nº 2542821.

49. Circunstâncias Agravantes

49.1. No caso em tela, não considero possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

50. Sanção a Ser Aplicada em Definitivo

50.1. Dessa forma, considerando nos autos a existência de uma circunstância atenuante e inexistência de circunstâncias agravantes, a multa deve ser aplicada em seu grau mínimo, no valor de R\$2.000,00 (dois mil reais).

CONCLUSÃO

51. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor de R\$2.000,00 (dois mil reais).

52. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

53. **Submete-se ao crivo do decisor.**

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL
SIAPE 1650801



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/01/2019, às 14:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2536906** e o código CRC **6BD861C6**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 456/2018

PROCESSO Nº 00066.038221/2014-08

INTERESSADO: GENARDO GUIMARÃES GRANJA, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 20 de dezembro de 2018.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por GENARDO GUIMARÃES GRANJA, CPF 20302860100, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 18/01/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 959/2014/SPO, pela prática de permitir operação comercial sem levar a bordo o kit de primeiros socorros exigido pela regulamentação. A infração ficou capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c itens 135.176 e 135.177(b)(1) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 135.

2. Considerando que o Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 404/2018/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 2536906], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

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

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

- por conhecer e **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por GENARDO GUIMARÃES GRANJA, CPF 20302860100, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 959/2014/SPO, capitulada na alínea "n" do inciso II do art. 302 do CBA c/c itens 135.176 e 135.177(b)(1) do RBAC 135, e por **MANTER a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor **R\$ 2.000,00 (dois mil reais)**, considerando nos autos a inexistência de circunstâncias agravantes e existência de uma circunstância atenuante, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00066.038221/2014-08 e ao Crédito de Multa 658861171.

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se

Cássio Castro Dias da Silva

SIAPE 1467237

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 07/02/2019, às 16:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2543371** e o código CRC **AA5B6A41**.

Referência: Processo nº 00066.038221/2014-08

SEI nº 2543371