

PARECER Nº 45(SEI)/2017/ASJIN
 PROCESSO Nº 60800.030860/2010-64
 INTERESSADO: RIO ACRE AEROTAXI LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre a conduta de operar aeronave sem o segundo piloto no comando durante o voo , nos termos da minuta anexa.

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI d	Despacho de Convalidação	Notificação da Convalidação	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
60800.030860/2010-64	644775149	06836/2010	Rio Acre Aerotáxi Ltda	14/08/2010	14/08/2010	25/01/2012	12/03/2013	19/03/2013	13/10/2014	03/11/2014	R\$ 7.000,00	18/11/2014,	30/01/2015

Enquadramento: Art. 302, inciso III, alínea "u" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986.

Infração: Operar aeronave sem o segundo piloto no comando durante o voo

Proponente: Hildense Reinert - SIAPE 1479877 - Portaria ANAC nº 2218/DIRP/2014.

1. INTRODUÇÃO

- 1.1. Trata-se de processo administrativo sancionador deflagrado em face da empresa Rio Acre Aerotáxi Ltda.
- 1.2. Inicialmente o auto de infração foi lavrado com fundamento no artigo 302, II, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBAer associado ao item 135.101 do RBHA 135, com a seguinte descrição:
- 1.3. Descreve o auto de infração que no dia 14/08/2010 o Sr. Fagner Jose de Lima Guimarães operou a aeronave PT-RUO a partir do Aeródromo SBRB (Rio Branco) em voo fretado com passageiros sem contar com a presença de um segundo piloto em comando.
- 1.4. Informa ainda, que a solicitação do Diário de Bordo foi motivada por um alerta emitido pelo software DCERTA.
- 1.5. O diário de bordo da aeronave apresenta o voo como sendo de natureza privada, porém de acordo com o email nº 22640 (documento 00840.030072/2010-70) enviado pela empresa Rio Acre Táxi Aéreo Ltda em 30/11/2010, o voo realizado no dia 14/08/2010 foi fretado - Prestação de Serviço.
- 1.6. A materialidade da infração está caracterizada documentalmente nos autos, conforme cópia do Diário de Bordo fls. 3, cópia do email 22640/2010 fls. 04, e a carta da empresa enviada à área técnica da ANAC fls. 5.
- 1.7. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999. Nessa perspectiva, aproveita-se como parte integrante desta análise relato constante da decisão de primeira instância constante dos autos.

2. HISTÓRICO

- 2.1. **Relatório de Fiscalização - RF** - A fiscalização descreveu as circunstâncias da ocorrência e anexou documentos que caracterizam que a aeronave PT-RUO teria sido operada sem a presença de um segundo piloto no comando.
- 2.2. **Citação** - A empresa fora devidamente cientificada acerca do Auto de Infração em 25/01/2012 às (fls. 15).
- 2.3. **Da Arguições de Defesa** - Apresenta defesa às fls. 08 a 11, na qual alega em síntese:
 - 2.4. a) necessidade de que o voo de retorno executasse procedimentos por instrumento, devido à existência de fumaça em sua rota. Essa circunstância não alterou a rota para o aeródromo SMRB onde condições climáticas diversas impossibilitava a operação visual.
 - 2.5. b) que à época a empresa só operava voo visual (VRF - Regras de Voo Visual) , eis que a Agência se encontrava com dificuldade de atender os pedidos de recheque dos seus tripulantes.
 - 2.6. c) que o registro relativo à operação do aeródromo SBRB, realizado em 14/08/2010 consignado no Diário de Bordo da aeronave foi equivocadamente preenchido como " PV " - voo privado, enquanto a empresa já havia informado anteriormente à ANAC que o voo era de fretamento e deveria ter sido registrado como "FR".
 - 2.7. d) argui a necessidade de se apontar a lesividade ao bem jurídico tutelado, em face da inexistência de qualquer resultado gravoso.
 - 2.8. e) subsidiariamente, requer, caso mantida a aplicabilidade da sanção, a redução do seu valor para o patamar mínimo.
- 2.9. Apresenta outra peça de defesa (fls. 17) , na qual requer arquivamento do auto de infração, tendo em vista ser o piloto parte legítima para figurar no polo passivo do processo.
- 2.10. **Do Despacho Sancionador do Decisor de Primeira Instância Julgadora que Convalida os Autos de Infração** - O competente setor de primeira Instância, por meio do Despacho às fls. 18 convalida o auto de infração para a capitulação do art. 302, inciso III, alínea "u" do CBAer, por ser a capitulação que se subsume à conduta praticada pela empresa.
- 2.11. **Da Notificação da Convalidação do Auto de Infração e das novas razões de Defesa** - Notificada acerca da Convalidação do Auto de Infração em 19/03/2013 às fls.19, reitera suas contrarrazões trazidas em defesa e informa que a empresa está sob nova direção.
- 2.12. **Da Decisão de Primeira Instância Julgadora** - Em 13/10/2014, a autoridade competente confirmou o ato infracional, restando, assim, configurada a infração à legislação vigente, em especial, ao que estabelece o artigo 302, inciso III alínea "u", do Código Brasileiro de Aeronáutica aplicando sanção no patamar médio de **R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**, com fundamento no Anexo II, da Resolução n.º 25, de 25 de abril de 2008, da ANAC, pela inexistência de circunstâncias atenuantes ou agravantes, nos termos dos parágrafos § 1º e § 2º, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, de abril de 2008.
- 2.13. **Das razões de recurso** - Ao ser notificada da decisão de primeira instância em 03/11/2014 (fl. 31), a interessada interpôs recurso - protocolado na Agência em 18/11/2014, no qual reitera alegações apresentadas em sede de defesa.
- 2.14. **É o relatório. Passa-se ao voto.**

3. PRELIMINARES

- 3.1. Sobre a antijuridicidade material acrescento que o cerne da questão está no fato de a norma existir pelo intuito de tutelar de um bem jurídico. Não houvesse um bem jurídico a ser tutelado, não haveria de se falar em normatização e, se ela existe, por obvio, visa preservar ou viabilizar um direito –

que foi identificado quando da edição da norma e sua exposição de motivos.

3.2. O sistema de aviação é baseado em regras, que estabelecem normas jurídicas de cumprimento obrigatório àqueles que se submetem a tutela estatal. Esse sistema de aviação pode ser chamado de ordem aeronáutica que é formada por atos, normas, costumes, valores, estruturas e tecnologias que possibilitam a segurança e a fluidez de um voo ou de uma série de voos, mesmo quando em condições climáticas adversas. Essa ordem aeronáutica visa ao adimplemento, inclusive, dos compromissos internacionais relativos à aviação dos quais o país é signatário. É um regramento, antes de tudo, técnico-jurídico, que tem em seu cerne conteúdo de proteção à vida e a propriedade.

3.3. *In casu*, houve o descumprimento dos preceitos basilares relativos à segurança de voo.

3.4. Assim, entendo, que a medida sancionadora configura verdadeiro instrumento de efetividade das normas, atuando como desestímulo às condutas que violam a segurança e a eficiência de voo e, por consequência, contribui para a conformidade do setor aéreo. A propósito, sobreleva citar a Lei nº 9.784/99 que disciplinou as normas gerais de processo administrativo no país fixou no caput do art. 2º, o princípio da proporcionalidade, vedando, a aplicação de sanção "em medida superior àqueles estritamente necessárias ao atendimento do interesse público", consagrando a vedação de excessos, que já vinha sendo assentada em sede jurisprudencial pelo Supremo Tribunal Federal. (MOREIRA NETO e GARCIA (2012, p.8).

3.5. Na medida em que Administração Pública só pode atuar nos termos da lei, com a finalidade de atingir o interesse público. Suas decisões deverão observar rigorosamente o princípio da razoabilidade como regra de controle da atividade administrativa. Cabe ao administrador público atuar dentro dos critérios de racionalidade nos valores fixados como sanções. Nesse linha de entendimento, a sanção exarada pela primeira instância está em consonância com o entendimento da agência e da Resolução nº 25/2008, que disciplina o processo administrativo no âmbito da ANAC, e define critérios para dosimetria da penalidade aplicada e valores das sanções de natureza pecuniária.

3.6. Importa consignar que o ato administrativo tem presunção de legalidade e certeza, devendo ser observado pelos administrados e, principalmente, por seus agentes no exercício de suas competências, assim, na qualidade de servidor público desta ANAC, cabe o cumprimento das leis, normas e regulamentos desta Agência.

3.7. Compete à União, por intermédio da ANAC, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Lei nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005 – Lei da ANAC.

3.8. Nos termos da Lei nº 11.182/2005, foi criada a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, autarquia federal submetida a regime especial, à qual foram atribuídos poderes regulatório/normativo e fiscalizador sobre as atividades de aviação civil e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária (art. 2º), restando tais competências delineadas nos termos do artigo 8º do referido diploma legal:

Lei nº 11.182/2005

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

(...)

IV – realizar estudos, estabelecer normas, promover a implementação das normas e recomendações internacionais de aviação civil, observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

(...)

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XI – expedir regras sobre segurança em área aeroportuária e a bordo de aeronaves civis, porte e transporte de cargas perigosas, inclusive o porte ou transporte de armamento, explosivos, material bélico ou de quaisquer outros produtos, substâncias ou objetos que possam pôr em risco os tripulantes ou passageiros, ou a própria aeronave ou, ainda, que sejam nocivos à saúde;

(...)

XVI – fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo;

(...)

XXX – expedir normas e estabelecer padrões mínimos de segurança de voo, de desempenho e eficiência, a serem cumpridos pelas prestadoras de serviços aéreos e de infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive quanto a equipamentos, materiais, produtos e processos que utilizarem e serviços que prestarem;

(...)

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

(...)

3.9. De acordo com o aludido dispositivo, cabe à mencionada autarquia federal, portanto, regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, competindo-lhe, consequentemente, editar normas que regrem o setor, além de zelar pelo seu devido atendimento, reprimindo as infrações à legislação e aplicando as sanções cabíveis.

3.10. Assim, cabe à entidade autárquica atuar de modo a garantir a observância do marco regulatório, o que lhe impõe a adoção de medidas repressivas, corretivas e punitivas em desfavor daqueles que infringem as normas de regência da atividade.

3.11. Cumpre assinalar que o Código Brasileiro de Aeronáutica considera no §3º do artigo 1º, a seguinte redação:

CBA

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1º O Direito Aeronáutico é regulado pelos Tratados, Convenções e Atos Internacionais de que o Brasil seja parte, por este Código e pela legislação complementar.

(...)

§ 3º A legislação complementar é formada pela regulamentação prevista neste Código, pelas leis especiais, decretos e normas sobre matéria aeronáutica (artigo 12).

No presente caso, verifica-se que há imposição de penalidade por infração pelo descumprimento do art. 302 do CBA, alínea "o", inciso III, c/c artigo 21, alínea "a" da Lei 7183/1984:

CBA

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

(...)

III - infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos:

(...)

o) infringir as normas que disciplinam o exercício da profissão de aeronauta ou de aeroviário;

3.12. O artigo 289, inciso I, da Lei nº 7.565/86, autoriza, dentre outras medidas, a imposição de sanção pecuniária no caso de descumprimento tanto dos preceitos do próprio CBA, como do das disposições da "legislação complementar". Assim, não obstante o poder regulatório legalmente atribuído à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC já lhe permita não apenas editar regras de conduta para os regulados, como também estabelecer e aplicar sanções administrativas para o eventual caso de descumprimento daquelas, objetivando assegurar a sua efetividade, a imposição de penalidade pecuniária, por inobservância do CBA e normas complementares. Nesses termos, a infração está configurada na alínea "u" do Inciso III do art. 302 do CBA.

3.13. **Da Regularidade Processual** - Considerados os marcos apontados no início dessa análise, acuso regularidade processual nos presentes feitos. Foram preservados todos os direitos

constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitados os princípios da Administração Pública, em especial contraditório e ampla defesa. Julgo os processos aptos para receber a decisão de segunda instância administrativa por parte desta Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN.

4. FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

4.1. O enquadramento da conduta do autuado, apontando como dispositivo legal infringido é a alínea 'u' do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/86 (CBA).

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

(...)

III. Infrações imputáveis às concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos:

(...)

u) infringir as condições gerais de transporte, bem como as demais normas que dispõe sobre os serviços aéreos.

4.2. E no requisito OPERACIONAL 135.101 de 2010.

135.101 - Piloto segundo em comando requerido em voos IFR

Nenhum detentor de certificado pode operar qualquer aeronave transportando passageiros em voo IFR, a menos que haja um piloto segundo em comando na aeronave, com qualificação IFR válida.

4.3. **Da Materialidade Infracional** - Consoante registro do Diário e Bordo da Aeronave PT-RU constata-se que a aeronave foi operada por instrumento tanto na ida como na volta.

4.3.1. A propósito, quanto ao argumento de que a empresa teve dificuldade em manter as habilitações de seus tripulantes válidas, em razão da dificuldade no atendimento da ANAC. Aponto, que a infração que ora aqui se discute, diz respeito ao fato de a aeronave ser operada sem o segundo piloto em comando, e não pelo voo ter sido realizado por instrumento.

4.3.2. A peça da DC1, devidamente motivada e fundamentada pelo decisor competente, confirmou, de forma clara e objetiva, a materialidade infracional imputada ao interessado pela fiscalização. Restou comprovado, de fato, com base na documentação probatória constante nos autos.

4.3.3. Quanto a alegação de que o piloto é parte legítima para figurar no polo passivo do processo. Aponto que legislador definiu na norma as infrações imputáveis aos aeronautas e aeroviários e as infrações imputáveis às concessionárias ou permissionárias de serviços aéreos. Tratam-se de infrações distintas.

4.3.4. Essa distinção está expressa na norma e tipifica a **conduta da empresa na alínea "u", III, 302, do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA**, e a **conduta do piloto na alínea "e", II, 302 do mesmo diploma legal**.

4.3.5. As arguições apresentadas em sede de preliminares já foram afastadas neste Parecer - item 3.

4.3.6. Assim, verifica-se que as razões do recurso não lograram afastar a prática infracional que lhe é atribuída ao interessado, a qual restou configurada nos termos aferidos pela fiscalização.

4.3.7. Isso posto, conclui-se que as alegações do interessado não foram eficazes para afastar a aplicação da sanção administrativa. Resta configurada a infração consubstanciada no Auto de Infração.

DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO

5. Constatada a regularidade da ação fiscal, apura-se a correção do valor da multa aplicada como sanção administrativa ao ato infracional imputado. O Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe no art. 295 que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Nesse sentido, a Resolução nº 25/2008, determina em seu art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária.

6. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 (COD. ICG, letra u, da Tabela de Infrações III, do Anexo II - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSIONÁRIA DE SERVIÇOS, da Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores), relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de:

- R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo;
- R\$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar intermediário; e
- R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

7. **ATENUANTES** - Diante de todo o exposto e, em consonância com o exposto na Decisão em primeira instância, corroborado pelo extrato Sigec (1149115), não há hipótese de aplicação de circunstância atenuante em observância ao § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25, terior ao cometimento da infração e antes de proferida a decisão em primeira instância.

8. **AGRAVANTES** - Do mesmo modo, não se verifica a pertinência da aplicação da nenhuma circunstância agravante das dispostas no § 2º, do Artigo 22 da Resolução nº. 25/08, ao caso ora em análise, conforme explanado supra.

9. Nos casos em que **não há atenuantes e nem agravantes, deve ser aplicado o valor médio** da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008.A

10. **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO**: Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa, diante do esposado no processo, **entendo que cabe a manutenção do valor da multa no patamar médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais)**.

CONCLUSÃO

11. Pelo exposto, sugiro **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, em desfavor da RIO ACRE AEROTAXI LTDA, conforme quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
60800.030860/2010-64	644775149	06836/2010	Rio Acre Aerotáxi Ltda	14/08/2010	Operar Aeronave sem o segundo piloto no comando durante o voo	Art. 302, inciso III, alínea "u" c/c com o RBAC 135.101, DE 2010.	R\$ 7.000,00 (sete mil reais)

12. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: Rodovia BR 364, Km 18, s/n, box 5 Bairro Distrito Industrial, Rio Branco /AC, CEP 69.914.220, identificado à fl. 45 do processo.

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

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

Hildenise Reinert
SIAPE - 1479877

Membro Julgador - Portaria ANAC nº 2218/DIRP/2014



Documento assinado eletronicamente por **Hildenise Reinert, Analista Administrativo**, em 16/10/2017, às 15:22, 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 **1145716** e o código CRC **6B1C210B**.

Referência: Processo nº 60800.030860/2010-64

SEI nº 1145716

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 164/2017

PROCESSO Nº 60800.030860/2010-64

INTERESSADO: RIO ACRE AEROTAXI LTDA

Brasília, 10 de outubro de 2017.

PROCESSO: 60800.030860/2010-64

INTERESSADO: RIO ACRE AEROTAXI LTDA

1. De acordo com a proposta de decisão (SEI nº 1145716). Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tomando-os parte integrante desta decisão, com respaldo nos termos do artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999.

2. Consideradas as atribuições a mim conferidas pela [Portaria nº 3.403, de 17 de novembro de 2016 e Portaria nº 2.829, de 20 de outubro de 2016] e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso, **MANTENDO** a sanção aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa, em desfavor da RIO ACRE AEROTAXI LTDA, conforme quadro abaixo:

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Tripulante / Aeroporto / Balção / Local / Hora / Portão de Embarque / etc. (dados para individualização)	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
60800.030860/2010-64	644775149	06836/2010	Rio Acre Aerotáxi Ltda	14/08/2010	Operar Aeronave sem o segundo piloto no comando durante o voo	Art. 302, inciso III, alínea "u" c/c com o requisito operacional RBAC 135.101	R\$ 7.000,00 (sete mil reais)

3. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: Rodovia BR 364, Km 18, s/n, box 5 Bairro Distrito Industrial, Rio Branco /AC, CEP 69.914.220, identificado à fl. 45 do processo.

- À Secretaria.
- Notifique-se.

BRUNO KRUCHAK BARROS

SIAPE 1629380

Presidente Turma Recursal – BSB

Assessor de Julgamento de Autos em Segunda Instância Substituto



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Kruchak Barros, Presidente de Turma**, em 17/10/2017, às 13:08, 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 **1145729** e o código CRC **8A07ADB3**.

