

PARECER Nº 437/2018/ASJIN
 PROCESSO Nº 00065.050465/2012-07
 INTERESSADO: DS AIR TAXI AEREO LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA operar aeronave em local não homologado ou registrado sem autorização da Anac, 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	Despacho de Convalidação do Auto de Infração	Notificação da Convalidação	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição de tempestividade
00065.050465/2012-07	646792150	07494/2011	DS AIR TAXI AEREO LTDA	08/07/2011	19/12/2011	30/04/2012	22/12/2014	05/01/2015	12/03/2015	10/04/2015	RS 4.000,00	20/04/2015	13/05/2015

Enquadramento: alínea “e” do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado às seções 91.203 (a) (5) do RBHA 91 e 135.2 (f) (2) do RBAC 135.

Infração: operar aeronave sem portar as Especificações Operativas (EO) e o Manual Geral de Operações(MGO).

Proponente: Hildenise Reinert - Membro julgador da ASJIN/ANAC - Portaria Nomeação nº 2218, de 17 de setembro de 2014.

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo sancionador, originado pelo Auto de Infração supra referenciado, lavrados em face da empresa DS AIR TAXI AEREO LTDA, por permitir que a aeronave fosse operada sem portar as Especificações Operativas (EO) e o Manual Geral de Operações(MGO), com a seguinte descrição:

NA DATA DE 08/07/2011 AS 16:00H A AERONAVE PR-YDJ OPEROU NO AEROPORTO DE PARATY - RJ (SDTK) SEM PORTAR E.O. E O MGO (ESPECIFICAÇÕES OPERATIVAS E MANUAL GERAL DE OPERAÇÕES) CONFORME DETERMINA A LEGISLAÇÃO PERTINENTE.

Inicialmente o auto de infração foi capitulado na alínea “d” do inciso I do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado ao item 91.203 (a) (5) RBAC 135, ITEM 135.21 (f) (2).

2. A materialidade das infrações está caracterizada documentalmente nos autos, conforme Relatório de Vigilância Operacional nº 10497/2011, de 6 de Julho de 2011, que apura por meio de inspeção de rampa no aeródromo de Paraty /RJ , corroborado pela notificação de Condição Irregular das Aeronaves N CIA nº 01/080711/GVAG (fl. 4v), aliado as informações constantes na ficha de verificação de aeronave.(fls. 05 e 14v).

3. Por oportuno, destaca-se que o presente modelo de análise tem respaldo no art. 50, §2º, da Lei 9.784/1999.

HISTÓRICO

4. **Relatório de Fiscalização e Acontecimentos Relevantes -** A fiscalização aponta que durante a inspeção de rampa nacional no aeródromo de Paraty/RJ, durante a realização do evento FLIP - Feira Internacional Literária entre o período de 06/07/2011 a 09/07/2011, com vistas a aferir o cumprimento dos requisitos previstos na legislação de forma a manter o nível de segurança operacional. Constatou que a aeronave da empresa foi operada sem portar as Especificações Operativas (EO) e o Manual Geral de Operações(MGO).

5. **Das Informações Preliminares** Notificada pela Anac pela N CIA Nº 01 para prestar esclarecimentos acerca das não conformidades constatadas durante a inspeção de rampa no aeródromo de Paraty /RJ, a empresa alega ter tomado as providências para sanar as não conformidades e que os documentos Especificações Operativas (EO) e o Manual Geral de Operações(MGO) já se encontravam em bordo da aeronave (fl. 15).

6. **Da Defesa Prévia -** Cientificada do Auto de infração em 30/04/2012, não apresentou defesa, conforme Termo de Decurso de Prazo(fls. 19).

7. **Da Convalidação do Auto de Infração:** O setor competente constatou erro sanável acerca do enquadramento dos Auto de Infração, em razão disso convalidou o Auto de Infração tipificando a conduta na **alínea “e”, do inciso III do art. 302** do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA, associado às seções 91.203 (a) (5) do RBHA 91 e 135.2 (f) (2) do RBAC 15.

8. **Da Decisão de Primeira Instância -**O setor competente em decisão motivada (fls. 47 a 53) confirmou o ato infracional, nos termos da alínea “e” do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA , e aplicou sanção no valor médio de R\$ 4.000,00 (sete mil reais), devido a existência de circunstância atenuante, conforme Sigec ou agravantes.

9. **Das razões de recurso -**Ao ser notificada da decisão de primeira instância em 10/04/2015 (fl. 31), a interessada protocolou recurso nesta Agência em 20/04/2015 (fls. 38/44), no qual argui existência de vício processual no tocante a motivação do ato.

10. **É o relato.**

PRELIMINARES

11. **Da Alegação de vício na motivação do ato/ violação ao princípio legalidade**

12. No concernente a esta alegação aponto que a motivação representa o fundamento do ato. O que impulsiona a prática do ato. Em outras palavras, significa o porquê do ato , a justificativa a que se refere o ato, a demonstração argumentativa de que os fundamentos fáticos se subsumem ao previsto na norma como conduta repressiva. Assim, a motivação dos atos decisórios é elemento essencial que visa garantir ao Administrado o exercício pleno de seu direito constitucional à defesa, imprescindível para reputar-se válida a aplicação da sanção.

13. A recorrente realça em suas contrarrazões existir vício processual na decisão condenatória de primeira instância, ao equivocou-se em dizer que os manuais estavam em desacordo, quando na verdade, o motivo determinante da aplicação da penalidade decorreu do fato de a empresa não portar tais documentos.

14. De fato, o Decisor de primeira instância equivocou-se ao afirmar que os manuais estavam em desacordo, quando deveria ter dito que os documentos já estavam a bordo da aeronave, nos termos da resposta da empresa à N CIA Nº 01 (fl 15), contudo, entendo, que tal equívoco não tem, por si só, o condão de gerar a nulidade da decisão, atrelado ainda ao fato de ter fundamentado a conduta de acordo com a norma violada, de fazer o correto enquadramento legal, aplicar a multa, com coerência a motivação descrita pela fiscalização, bem como propiciar ao atuado a ampla defesa e o contraditório.

15. Nesse contexto, aponto que a descrição da conduta irregular corresponde ao núcleo essencial do auto de infração. E a partir dela se pode localizar a norma violada, fazer o correto enquadramento legal, aplicar a multa, bem como propiciar ao atuado a ampla defesa e o contraditório.

16. Diante dessas razões, constato que a fiscalização descreve objetivamente a infração imputada, apresenta conjunto comprobatório, fundamentação jurídica que evidencia o ato infracional praticado. Do mesmo modo, a Decisão de primeira instância está fundamentada de acordo com os fatos apurados pela fiscalização.

17. Assim, entendo, não haver vício processual nos autos.

18. A propósito, 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 àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público”, consagrando a vedação de excessos, que já vinha assentada em sede jurisprudencial pelo Supremo Tribunal Federal. (MOREIRA NETO e GARCIA (2012, p.8).

19. 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 lastro em lei formal anterior. E, assim, sob a ótica da reserva legal, sua aplicação à esfera administrativa dá a noção de que “não há sanção sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal” (art. 5º, XXXIX, CF/88)

20. 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.

21. 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;

(...)

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

23. 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.

24. **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.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

Quanto à fundamentação da matéria

25. A infração foi capitulada no artigo 302, III, "e" da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica -CBA , que dispõe o seguinte:

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

(...)

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

(...)

e) não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves.

26.

27. A norma determina a obrigatoriedade de portar a bordo as Especificações Operativas (EO) e o Manual Geral de Operações(MGO), conforme segue:

28.

91.203 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS

Exceto como previsto em 91.715 e nos parágrafos (b), (c) e (d) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira, a menos que ela tenha a bordo os seguintes documentos:

(...)

(5) para aeronaves operando segundo os RBHA 121 ou 135, os documentos e manuais requeridos pelo RBHA aplicável.

29. 135.21 Requisitos do manual

(...)

(f) Cada empregado do detentor de certificado a quem um manual ou partes do mesmo foi distribuído nos termos do parágrafo (e)(1) desta seção deve mantê-lo atualizado com as emendas e adições fornecidas a ele. Adicionalmente:

(...)

(2) o detentor de certificado deve manter a bordo de suas aeronaves uma quantidade de manuais (ou de partes apropriadas dos mesmos) adequada ao número e funções de tripulantes a bordo. A atualização desses manuais é responsabilidade do detentor de certificado.

30. **Das Alegações do interessado e do cotejo dos argumentos de Defesa**

30.1. Aponto que as arguições apresentadas em sede de preliminares já foram afastadas neste parecer - itens 10 a 22.

Com base nas informações contidas nos autos , consoante Relatório de Vigilância Operacional nº 10497/2011, de 6 de Julho de 2011, que apura por meio de inspeção de rampa no aeródromo de Paraty /RJ , corroborado pela notificação de Condição Irregular das Aeronaves N CIA nº 01/080711/GVAG (fl. 4v), aliado as informações constantes na ficha de verificação de aeronave.(fls. 05 e 14v). Diário de Bordo , e respaldo na fundamentação descrita na decisão de primeira instância, "per relationem", temos o seguinte:

30.2. A aeronave não portava na data do voo as Especificações Operativas (EO) e o Manual Geral de Operações(MGO). A própria empresa reconhece, em suas razões apresentadas em informações preliminares instadas pela Agência , por meio do N CIA Nº 01, de que havia sandos as não conformidades e que os documentos já estavam a bordo da aeronave.

31. Ressalta-se , ainda, que, além do fato de que as informações apresentadas pela fiscalização desta Agência se revestem de fé pública, apesar de não se tratar de regra absoluta, admitindo prova em contrário, cabe ao interessado a prova dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da lei 9.784, de 29/01/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal:

Lei 9.784 de 29 de janeiro de 1999 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.

31.1. Pelo exposto, as alegações da interessada não afastam sua responsabilidade em manter os documentos exigidos na norma a bordo.

32. Enquadramento e da Dosimetria da Sanção

33. A Instrução Normativa ANAC nº 08/2008 determina que a penalidade de multa deve ser calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo à Resolução nº 25, em vigor desde 28/04/08, observando-se as circunstâncias atenuantes e agravantes existentes.

34. Para o reconhecimento da circunstância atenuante prevista no artigo 22, § 1º, inciso I da Resolução ANAC nº 25/2008 ("o reconhecimento da prática da infração") entende-se que o ente regulado deve reconhecer não só a prática do ato, mas também o fato de que essa conduta infringiu norma de competência da Autoridade de Aviação Civil, o que não se deu nos autos do processo. Dessa forma, deve ser afastada a sua incidência.

35. Da mesma forma, entende-se que a Interessada não demonstrou, nos autos, ter adotado voluntariamente qualquer providência eficaz para amenizar as consequências da infração. Repare-se que nenhuma medida que configure um dever pode ser fundamento para a aplicação dessa atenuante, prevista no artigo 22, § 1º, inciso II.

36. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso no artigo 22, § 1º, inciso III ("a inexistência de aplicação de penalidades no último ano"), é necessária pesquisa para identificar a eventual existência de sanção aplicada ao ente regulado no período de um ano encerrado em 08/07/2011 – que é a data da infração ora analisada.

37. Em pesquisa no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC dessa Agência, ora anexada a essa análise, ficou demonstrado que não há penalidade anteriormente aplicada à Autuada nessa situação, verifica-se a hipótese de circunstância atenuante como causa de diminuição do valor da sanção, fls. 23 e 24.

38. Quanto à existência de circunstância agravante, não se vê, nos autos, qualquer elemento que configure hipótese prevista no § 2º do artigo 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

39. Dada a existência de circunstância atenuante aplicável ao caso, sugere-se que a sanção a ser aplicada seja quantificada em R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), que é o valor mínimo previsto, à época dos fatos, para a hipótese do da Tabela III, do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008.

40. **Da sanção a ser aplicada em definitivo** - Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) sugiro pela manutenção do valor da sanção aplicada, por estar dentro dos limites determinados à época, pela Resolução ANAC nº. 25/08.

41. CONCLUSÃO

42. Pelo exposto, sugiro por **Negar Provimento ao recurso**, mantendo a sanção no **patamar mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, em desfavor da DS AIR TAXI AEREO 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
00065.050465/2012-07	646792150	07494/2011	DS AIR TAXI AEREO LTDA	08/07/2011	operar aeronave sem portar as Especificações Operativas (EO) e o Manual Geral de Operações(MGO).	alínea "e" do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado às seções 91.203 (a) (5) do RBHA 91 e 135.2 (f) (2) do RBAC 135.	R\$ 4.000,00

42.1. No tocante às notificações do caso, observe-se o endereço apontado pelo interessado, qual seja: Avenida Passos, 101- Gr. 1301- Centro - Rio de Janeiro -RJ, conforme fl. 44 dos autos.

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

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



Documento assinado eletronicamente por **Hildense Reinert, Analista Administrativo**, em 22/02/2018, às 18:50, 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/sci/autenticidade>, informando o código verificador **1544585** e o código CRC **2A146249**.

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 520/2018

PROCESSO Nº 00065.050465/2012-07

INTERESSADO: DS AIR TAXI AEREO LTDA

1. De acordo com a proposta de decisão (1544585) Ratifico na integralidade os entendimentos da análise referenciada, adotando-os como meus e tornando-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 decisão aplicada pelo setor de primeira instância administrativa no patamar mínimo de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais)**, em desfavor do/a DS AIR TAXI AEREO LTDA, por operar aeronave sem portar as Especificações Operativas (EO) e o Manual Geral de Operações(MGO), que por sua vez constitui mácula a alínea “e” do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado às seções 91.203 (a) (5) do RBHA 91 e 135.2 (f) (2) do RBAC 135.

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 Aplicada em Definitivo
00065.050465/2012-07	646792150	07494/2011	DS AIR TAXI AEREO LTDA	08/07/2011	operar aeronave sem portar as Especificações Operativas (EO) e o Manual Geral de Operações(MGO).	alínea “e” do inciso III do art. 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA associado às seções 91.203 (a) (5) do RBHA 91 e 135.2 (f) (2) do RBAC 135.	R\$ 4.000,00

3. À Secretaria.

4. 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 26/02/2018, às 22:15, 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 **1550973** e o código CRC **8457C455**.