

PARECER N° 289/2018/ASJIN
PROCESSO N° 00066.056172/2015-68
INTERESSADO: HCR TÁXI AÉREO LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Tabela 1 - Marcos Processuais

Processo	Auto de Infração	Crédito de Multa	Data da ocorrência	Data da lavratura	Data da Notificação do AI	Data de protocolo da Defesa	Data da Decisão de Primeira Instância	Data da Notificação da Decisão de Primeira Instância	Data de protocolo do Recurso	Data de protocolo do Pedido de Revisão
00066.056172/2015-68	2245/2015/SPO	660371178	14/10/2015	16/11/2015	Não foi possível identificar a data	17/12/2015	13/06/2017	21/06/2017	18/07/2017	22/08/2017

Infração: Não dispor de publicações aeronáuticas válidas (cartas aeronáuticas de rota e de terminais, procedimentos de saída e de aproximação por instrumentos, ROTAER, AIP, etc.) para o planejamento em solo.

Enquadramento: alínea 'e' do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c seção 135.81 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 135.

Local: SDAM

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

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de pedido de revisão interposto pela empresa HCR Táxi Aéreo Ltda, em face da decisão proferida no curso do Processo Administrativo 00066.056172/2015-68, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada sanção de multa, consubstanciada pelo crédito registrado no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 660371178.

2. O Auto de Infração(AI) nº 2245/2015/SPO (fl. 01) capitulou a conduta na alínea 'e' do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c seção 135.81 do RBAC 135, descrevendo o seguinte:

Data: 14/10/2015 Hora: 10:05 Local: SDAM

Descrição da ocorrência: Não dispor de publicações aeronáuticas válidas (cartas aeronáuticas de rota e de terminais, procedimentos de saída e de aproximação por instrumentos, ROTAER, AIP, etc.) para o planejamento em solo.

HISTÓRICO: Durante inspeção periódica realizada na empresa HCR Táxi Aéreo LTDA, no dia 14 de outubro de 2015, foi constatado que a seção de planejamento de voo da empresa dispunha das seguintes cartas de navegação WAC desatualizadas: Príncipe Beira 3º Edição (atualmente se encontra na 4º Edição), Salvador 3º Edição (atualmente se encontra na 4º Edição), Bela Vista 3º Edição (atualmente se encontra na 4º Edição) e Uruguaiana 3º Edição (atualmente se encontra na 4º Edição).

Diante do exposto, verifica-se infração à Lei 7.565, Código Brasileiro de Aeronáutica, de 19 de dezembro de 1986, capitulada no artigo 302, inciso III, alínea "e" cumulado com a seção 135.81 do RBAC 135.

Capitulação: Art. 302, inciso III, alínea (e) da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, cumulado com a seção 135.81 do RBAC 135.

3. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 76/2015/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 02) são reiteradas as informações constantes no AI nº 2245/2015/SPO. São listados como anexos ao RF fotos das WAC desatualizadas que estavam na empresa e relação das WAC atualizadas.

4. Consta Carta Príncipe da Beira (fl. 03), WAC 3137, 3º Edição.

5. Consta Carta Salvador (fl. 03v), WAC 3141, 3º Edição.

6. Consta Carta Bela Vista (fl. 04), WAC 3260, 3º Edição.

7. Consta Carta Uruguaiana (fl. 04v), WAC 3383, 3º Edição.

8. Consta Relação de Carta Aeronáutica Mundial (WAC) (fl. 05) referente à data de 25/06/2015. Nesta relação a Carta 3137 - Príncipe da Beira consta na 4ª edição, a Carta 3141 - Salvador consta na 4ª edição, a Carta 3260 - Bela Vista consta na 4ª edição e a Carta 3383 - Uruguaiana consta na

DEFESA

9. A empresa foi notificada do AI conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 07), porém não é possível garantir a data em que o recebimento de fato ocorreu, visto que no AR o campo "DATA DE RECEBIMENTO" está preenchido com a informação "14/11/2015", entretanto, esta data é anterior à data de lavratura do AI, sendo esta 16/11/2015, e do Ofício nº 730/2015/GTPO-SP/GOAG/SPO, que encaminhou o AI, sendo que este Ofício tem data de 08/12/2015.

10. Em resposta apresentada para o AI nº 2245/2015/SPO, que foi recebida na data de 17/12/2015 (fl. 08), é informado que foram adquiridas as Cartas de Navegação WAC que encontravam-se desatualizadas, sendo estas Príncipe Beira, Salvador, Bela Vista e Uruguaiana, todas em sua 4ª Edição.

11. Ressalta que a empresa desde a sua fundação nunca realizou voos para essas localidades, motivo pelo qual acabou não percebendo que as mesmas constavam na Seção de Planejamento de Voos desatualizadas. Acrescenta que como pode ser constatado pela ANAC em vistoria realizada em 14/10/2015 as demais publicações aeronáuticas, sendo estas, cartas aeronáuticas de rota e de terminais, procedimentos de saída e de aproximação, ROTAER, AIP, RBACs, Manuais de Equipamentos de Aeronave, Manual de Voo da Aeronave ou equivalentes, encontravam-se em forma atualizada e apropriada, acessível ao piloto.

12. Requer que o Auto de Infração seja revertido em advertência.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

13. O setor competente de primeira instância, na Decisão de Primeira Instância nº 981/2017/ACPI/SPO (SEI nº 0676965), proferida em 13/06/2017, concordou com a análise em primeira instância disposta no documento SEI nº 0560154. Assim, foi considerada configurada a infração prevista na alínea "e" do inciso do III do art. 302 do CBA. A multa foi aplicada no patamar mínimo, no valor de R\$4.000,00 (quatro mil reais), tendo em vista a ausência de circunstâncias agravantes e a existência da circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

RECURSO

14. Tendo tomado conhecimento da decisão em 21/06/2017, conforme demonstrado em AR (SEI nº 0885911), o interessado apresentou recurso (SEI nº 0879090), que foi recebido em 18/07/2017.

15. Em recurso a interessada ressalta que de tudo o que foi visto, apresentado e inspecionado pela equipe de auditores dessa Agência, nada mais restou como infração, inclusive dentre as centenas de voos realizados pela empresa, apenas esta não-conformidade foi identificada, sem, no entanto, produzir qualquer prejuízo à segurança de voo ou aos controles requeridos e necessários.

16. Informa que pelo simples fato da não-conformidade não constituir uma infração, jamais acreditou em receber uma sanção, menos ainda, tão desproporcional quanto à aplicada. Acrescenta que a empresa, fundada há quase 12 anos e homologada por essa Agência desde seu início, sempre observou os requisitos dos regulamentos, tanto que nunca teve não conformidades graves e as infrações cometidas neste período de 12 anos foram tão poucas que afirma que tendem a "zero".

17. Alega que não houve violação/infração de regra. Cita o requisito 135.81(a) do RBAC 135. Considera que como determina a seção 135.81 do RBAC 135, a recorrente adotou os meios necessários para tornar disponível aos seus pilotos o material. Informa que o fornecedor das publicações é um órgão público, que integra a administração pública federal direta, logo, tem responsabilidade objetiva com o evento, pois deixou de fazer a remessa do material à contratante do serviço público, que pagou pelo serviço. Diferentemente, se o fornecedor fosse uma pessoa jurídica privada, neste caso, seria o Administrado, ora recorrente, responsável por suas escolhas.

18. Acrescenta que supondo que estejamos diante de uma infração, o único a ser punido deveria ser o órgão público federal que deixou de prestar com eficiência o serviço público pelo qual recebeu.

19. Informa que não bastando a impotência da recorrente, perante a má prestação do serviço público, frisa que mesmo que as cartas atualizadas não estivessem impressas, a recorrente disponibiliza acesso livre à Internet a todos os seus colaboradores, inclusive tripulantes, por onde, acessando o endereço: <http://www.aisweb.aer.mil.br/?i=cartas&filtro=l&nova=l>. é possível obter gratuita e imediatamente quaisquer das 46 (quarenta e seis) cartas disponibilizadas pelo DECEA, que cobrem todo o território brasileiro.

20. Considera que a recorrente não cometeu qualquer infração, pois: a não-conformidade não se constituiu em infração; se a desatualização da carta constituir uma infração, não deve a recorrente ser sancionada, pois o agente causador é um órgão público federal; e nunca deixou de fornecer o material (WAC) atualizado, pois como demonstrado, o mesmo está disponível na Internet com acesso gratuito e imediato.

21. Argui que as ausências, fruto de erro, não foram e nem são capazes de produzir qualquer vantagem indevida ao operador da aeronave e nem mesmo ao comandante, a fim de sugerir-se qualquer intenção. Portanto, caracterizar o ato como infração é verdadeira exacerbação de poder.

22. Salienta, ainda, que cartas desatualizadas na base principal de operações, como registrado pelos inspetores, não são capazes, como de fato, em nada prejudicaram as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves, para ser agasalhada pelo comando descrito na letra "e" do inciso III do artigo 302 do CBA, pois se remotamente admitido o ato como infração, deveria ser

capitulado na letra "e" do inciso II do artigo 302 do Código Brasileiro de Aeronáutica (lei 7.565/86).

23. Dispõe que a capitulação se constituiu em vício insanável pela autoridade. Portanto, constatado o vício insanável pela autoridade, este é bastante suficiente para determinar o dever de anular este processo administrativo sancionador, como determina o artigo 53 da Lei nº 9.784/99, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração.

24. Informa que houve sim um erro, sem que houvesse a mínima intenção em burlar qualquer regra. Alega que se houvesse a intenção de violar alguma regra, certamente o comandante não teria nem registrado a etapa de voo e "sonegaria" horas de voo e conseqüentemente o operador experimentaria vantagem financeira com a postergação da manutenção. O que de fato não ocorreu.

25. Conclui que não há como qualificar a não-conformidade (WACs desatualizadas) como infração.

26. Requer que o processo administrativo sancionador seja anulado com fundamento no artigo 53 da Lei nº 9.784/99 ou que a decisão de primeira instância seja reformada, para determinar o conseqüente arquivamento pela inexistência de infração.

27. Junto ao recurso consta comprovante de pagamento e GRU (Guia de Recolhimento da União), mensagem eletrônica de 25/03/2015, referente à renovação de assinatura anual DECEA - ABRIL em que é informado que a assinatura anual das Publicações de Informações Aeronáuticas do DECEA vencerá, devendo ser renovada até 15 dias após o vencimento. Adicionalmente, consta Contrato Social de Constituição da HRC TÁXI AÉREO LTDA e Alteração do Contrato Social.

28. Consta a Certidão (SEI nº 0923192) em que o recurso foi certificado como intempestivo.

PEDIDO DE REVISÃO

29. Consta Pedido de Revisão recebido em 22/08/2017 (SEI nº 0985146).

30. Em seu pedido de revisão, a interessada reitera as alegações apresentadas no recurso que foi certificado intempestivo. Acrescenta, quando cita o requisito 135.81(a) do RBAC 135, que neste item em especial, no que refere à Carta Aeronáutica Mundial (WAC) e todas as demais publicações fornecidas pelo DECEA (Departamento de Controle e Espaço Aéreo), do Comando da Aeronáutica, a empresa sempre optou pela subscrição do serviço de fornecimento e atualização do material. Acrescenta que para o período em questão, qual seja, 14/10/2015, conforme comunicado por e-mail, enviado pelo DECEA, e o respectivo comprovante de pagamento, a assinatura da subscrição estava válida até 12/04/2016, considerando que teve vencimento em 12/04/2015 e o pagamento da renovação foi efetuado em 31/03/2015.

31. Junto ao pedido de revisão consta Alteração do Contrato Social da HCR TÁXI AÉREO LTDA.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

32. Consta o Ofício nº 730/2015/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 06) referente ao encaminhamento de Autos de Infração para a HCR Táxi Aéreo LTDA, em que está listado ao AI nº 2245/2015/SPO.

33. Consta cópia do AI nº 2245/2015/SPO (fl. 09).

34. Consta Despacho de encaminhamento (fl. 10).

35. Consta Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0259588).

36. Consta o extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 0679058).

37. Consta Comprovante de Inscrição e Situação Cadastral referente à empresa HCR TÁXI AÉREO (SEI nº 0766024).

38. Consta extrato do SIGEC (SEI nº 0766045), referente ao código de multa nº 660371178.

39. Consta a Notificação de Decisão - PAS nº 1239(SEI)/2017/ACPI/SPO-ANAC (SEI nº 0766153).

40. Consta o Ofício nº 109(SEI)/2017/ASJIN-ANAC (SEI nº 0923203) que notifica o interessado a respeito da intempestividade do recurso.

41. Consta o AR (SEI nº 0986540) demonstrando o recebimento do Ofício nº 109(SEI)/2017/ASJIN-ANAC.

42. Consta Despacho (SEI nº 1423280) para análise da manifestação juntada.

43. É o relatório.

FUNDAMENTAÇÃO

44. O presente processo foi distribuído para análise, depois de proferida a decisão de primeira instância, apresentando requerimento do Interessado (SEI nº 0985146), de forma a dar, se admitido, o seguimento à terceira instância (Diretoria Colegiada).

45. Cumpre observar que o presente trata-se de processo administrativo sancionador em que o fato em questão diz respeito a não dispor de publicações aeronáuticas válidas (cartas aeronáuticas de rota e de terminais, procedimentos de saída e de aproximação por instrumentos, ROTAER, AIP, etc.) para o

planejamento em solo, infração descrita no AI nº 2245/2015/SPO e capitulada na alínea 'e' do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c seção 135.81 do RBAC 135.

46. Em decisão de primeira instância, o setor competente, decidiu por aplicar a multa no patamar mínimo de R\$4.000,00 (quatro mil reais).

47. A Resolução ANAC nº 381/2016, em seu art. 30, estabelece as competências da Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN), conforme disposto:

Resolução ANAC nº 381/2016

Seção XI

Da Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância

Art. 30. À Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância compete:

(...)

III - receber e, se for o caso, encaminhar à Assessoria Técnica - ASTEC para futura análise e decisão da Diretoria, os recursos contra as suas próprias decisões, verificando, previamente os requisitos legais e regulamentares de admissibilidade;

IV - receber e processar a Revisão ao processo administrativo de suas competências, encaminhando, após juízo de admissibilidade, se for o caso, à Assessoria Técnica - ASTEC para decisão, em uma única instância, da Diretoria;

(...)

48. Cumpre observar que, em conformidade com o art. 30 da Resolução ANAC nº 381/2016 cabe a esta ASJIN proferir decisão em segunda instância administrativa, a respeito se estão presentes os requisitos previstos no art. 26 da Instrução Normativa ANAC nº. 08/2008, conforme abaixo descrito *in verbis*:

IN ANAC nº 08/2008

Art. 26 Caberá recurso à Diretoria da ANAC, em última instância administrativa, quando houver voto vencido nas decisões proferidas nas turmas recursais e nas seguintes hipóteses:” (NR) (alteração da redação realizada pela IN ANAC nº 118/2017):

I – implicar manutenção das penalidades de suspensão, cassação, interdição, intervenção, apreensão.

II - aplicar sanção de multas acima do valor de R\$ 50.000,00 (Cinquenta mil).

49. Dessa maneira, pode-se, então, reconhecer que o recurso à Diretoria Colegiada da ANAC, em terceira e última instância administrativa, precisa atender aos requisitos dispostos no *caput* e incisos constantes do artigo acima citado.

50. Na verdade, no presente caso, conforme se verifica nos autos, não houve decisão proferida por turma recursal, visto que nem há decisão de segunda instância. Dessa forma, em juízo de admissibilidade a ser realizado por esta ASJIN (art. 27 da IN ANAC nº. 08/2008), não cabe, neste processo, recurso à Diretoria Colegiada desta ANAC.

IN ANAC nº 08/2008

Art. 27. A admissibilidade do recurso à Diretoria será aferida pela ASJIN (alteração da redação realizada pela IN ANAC nº 118/2017)

51. Importante ressaltar que os requisitos estabelecidos pelo *caput* e os incisos do art. 26 da IN ANAC nº. 08/2008 são cumulativos, ou seja, após decisão desta ASJIN, diante de novo recurso interposto pelo Interessado sancionado, somente poderá ser admitido seu seguimento caso a decisão de segunda instância que sancione o Interessado seja por maioria do Colegiado, além de aplicar multa acima do valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais).

52. Assim, deve-se, ainda, verificar a possibilidade disposta no art. 28 da IN ANAC nº. 08/2008, o qual dispõe *in verbis*:

IN nº 08/2008

CAPÍTULO I

DA REVISÃO

Art. 28. Os processos administrativos de que resultem sanções poderão ser revistos, a qualquer tempo pela Diretoria, quando surgirem fatos novos ou circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada.

Parágrafo único. Da revisão do processo não poderá resultar agravamento da sanção anteriormente imposta.

53. Observa-se que existe a possibilidade de revisão do processo administrativo sancionador, a qualquer tempo pela Diretoria. Entretanto, como visto, o requerimento deve preencher os requisitos exigidos, em conformidade, inclusive, com o art. 65 da Lei nº. 9.784/1999:

Lei nº. 9.784

Art. 65. Os processos administrativos de que resultem sanções poderão ser revistos, a qualquer tempo, a pedido ou de ofício, quando surgirem fatos novos ou circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada.

Parágrafo único. Da revisão do processo não poderá resultar agravamento da sanção.

54. Cabe observar que o interessado apresenta o requerimento acostado aos autos (SEI nº 0985146), no qual resalta que de tudo o que foi visto, apresentado e inspecionado pela equipe de auditores dessa Agência, nada mais restou como infração, inclusive dentre as centenas de voos realizados pela empresa, apenas esta não-conformidade foi identificada, sem, no entanto, produzir qualquer prejuízo à segurança de voo ou aos controles requeridos e necessários. Entretanto, esta informação não tem o condão de afastar a conduta infracional reportada pela fiscalização.

55. Informa que a não-conformidade não constitui uma infração, mas não demonstra de que maneira chegou na conclusão de que o fato é uma não conformidade, mas não constitui infração.

56. Alega que a empresa sempre observou os requisitos dos regulamentos, tanto que nunca teve não conformidades graves e as infrações cometidas foram tão poucas que afirma que tendem a "zero", entretanto, estas alegações também não tem o condão de afastar a conduta infracional relatada pela fiscalização, visto que não são específicas sobre o fato relatado no AI em comentário.

57. Alega que não houve violação/infração de regra, citando o requisito 135.81(a) do RBAC 135 e considera que como determina a seção 135.81 do RBAC 135, adotou os meios necessários para tornar disponível aos seus pilotos o material. Entretanto, cabe observar que de acordo com o requisito 135.81(a) do RBAC 135 a empresa deve tornar disponível aos pilotos de seu quadro de empregados, para permitir planejamento de voos no solo, as publicações aeronáuticas em forma atualizada. Contudo, no AI nº 2245/2015/SPO a fiscalização atesta que durante inspeção na empresa, no dia 14/10/2015, foi constatado que a seção de planejamento de voo da empresa dispunha das cartas de navegação citadas desatualizadas. Ademais, a fiscalização juntou ao RF nº 76/2015/GTPO-SP/GOAG/SPO documentação para demonstrar que as cartas de navegação citadas, de fato, estavam desatualizadas. Deve-se considerar que a fiscalização desta ANAC possui, no exercício de seu poder de polícia, a presunção de legitimidade e certeza, o que somente deve ser afastado quando diante de fortes alegações e comprovações do recorrente, o que não foi o caso, pois não foi comprovado que as cartas de navegação citadas pela fiscalização não estavam disponíveis em forma não atualizada.

58. Argui que o fornecedor das publicações é um órgão público, que integra a administração pública federal direta, logo, tem responsabilidade objetiva com o evento, pois deixou de fazer a remessa do material à contratante do serviço público, que pagou pelo serviço. Diferentemente, se o fornecedor fosse uma pessoa jurídica privada, neste caso, seria o Administrado, ora recorrente, responsável por suas escolhas. Todavia, não apresenta comprovações a respeito destas alegações. Sendo que, neste sentido, informa, ainda, que no que refere à Carta Aeronáutica Mundial (WAC) e todas as demais publicações fornecidas pelo DECEA a empresa sempre optou pela subscrição do serviço de fornecimento e atualização do material, informando que para a data de 14/10/2015, a assinatura da subscrição estava válida. Assim, se a assinatura estava válida não é esclarecido de maneira inequívoca qual foi a falha, de fato, do citado órgão. Além disso, a referida assinatura estar válida não desconstitui o fato de terem sido disponibilizadas cartas aeronáuticas que não estavam atualizadas.

59. Argumenta que disponibiliza por meio de acesso à internet acesso às cartas disponibilizadas pelo DECEA, entretanto, considero que esta alegação não merece acolhimento, uma vez que não afasta a conduta infracional identificada pela fiscalização, que se refere à constatação de disponibilização de cartas desatualizadas.

60. Alega que as ausências, fruto de erro, não foram e nem são capazes de produzir qualquer vantagem indevida ao operador da aeronave e nem mesmo ao comandante, a fim de sugerir-se qualquer intenção. Entretanto, esta alegação não merece acolhimento, pois a interessada não está sendo multada por auferir qualquer vantagem indevida para a empresa ou sua tripulação, mas sim por ter sido constatada a disponibilização de cartas de navegação desatualizadas no setor de planejamento de voo.

61. Quanto à alegação de que caracterizar o ato como infração é verdadeira exacerbação de poder, não vislumbro, qualquer mácula que possa ferir o princípio da legalidade no presente processo administrativo.

62. Informa que cartas desatualizadas na base principal de operações, como registrado pelos inspetores, não são capazes, como de fato, em nada prejudicaram as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves, para ser agasalhada pelo comando descrito na letra "e" do inciso III do artigo 302 do CBA. Porém, deve ser considerado que o requisito 135.81(a) faz parte da seção 135.81 "Informações operacionais e alterações das mesmas", constante da "SUBPARTE B - OPERAÇÕES DE VOO" do RBAC 135, que estabelece regras que regem, segundo o previsto no item 135.1(a)(1) do RBAC 135, as operações complementares ou por demanda de um solicitante ou detentor de um Certificado de Empresa de Transporte Aéreo (Certificado ETA) segundo o RBAC 119. Portanto, não há dúvidas de que o item 135.81(a) do RBAC 135 é regulamento relativo à operação de aeronave. Sendo que na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA é prevista a aplicação de multa para infrações imputáveis à concessionária ou permissionária de serviços aéreos por não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves. Portanto, mostra-se correta a capitulação disposta no AI nº 2245/2015/SPO para a infração reportada.

63. Com relação à alegação de que admitido o ato como infração, deveria ser capitulado na letra "e" do inciso II do art 302 do CBA, deve ser considerado o disposto no Parecer nº 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU emitido pela Procuradoria Federal junto à ANAC, no que tange principalmente ao enquadramento no inciso III, conforme apresentado a seguir:

(...)

2.3 No que condiz com a interpretação do artigo 302 da Lei n.º 7.565/86, para fins de enquadramento de condutas infracionais, frisa-se, inicialmente, a necessidade de se observar a forma como estruturada a redação do dispositivo legal. De se atentar, primeiramente, ao fato de os preceitos do citado artigo terem sido subdivididos em seis incisos, os quais preconizam que:

(...)

2.4 Consoante se infere dos termos da norma transcrita acima, o inciso I refere-se a infrações relacionadas ao uso de aeronaves, não vinculando as condutas descritas em suas alíneas a qualquer sorte de autor. Os incisos II, III, IV e V, por sua vez, elencam os possíveis autores das condutas previstas em suas alíneas, referindo-se estas, respectivamente, a aeronautas, aeroviários ou operadores; concessionárias ou permissionárias⁵ de serviços aéreos; empresas de manutenção, reparação ou distribuição de aeronaves e seus componentes; e, fabricantes de aeronaves e de outros produtos aeronáuticos. O inciso VI, por fim, estabelece rol residual de autores de condutas infracionais ao prever infrações imputáveis a pessoas naturais ou jurídicas não compreendidas nos incisos anteriores.

2.5 Referida norma, portanto, ao enumerar ações e omissões juridicamente relevantes para fins de apuração administrativa, correlaciona tais condutas, com exceção das previstas no inciso I, a

sujeitos determinados, vinculando-as à determinação de sua autoria, ou seja, estabelece infrações próprias, que só podem ser praticadas por certas pessoas. Desta forma, necessário se faz identificar aqueles a que se refere o dispositivo.

(...)

2.8 No que tange às condutas descritas no inciso II do artigo 302 da Lei n.º 7.565/86, restringe-se a sua autoria aos aeronautas, aos aeroviários e aos operadores de aeronaves, os quais encontram-se, respectivamente, conceituados nos termos do artigo 2º da Lei n.º 7.183, de 05 de abril de 1984, que regula o exercício da profissão de aeronauta; do artigo 1º do Decreto do Conselho de Ministros n.º 1.232, de 22 de junho de 1962, que regulamenta a profissão de aeroviário; e, do artigo 123 do Código Brasileiro de Aeronáutica — CBA, que define operador de aeronave.

(...)

2.16 No tocante ao conceito de operador de aeronave, o artigo 123 da Lei n.º 7.565/86 preconiza que:

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

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

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

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

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

2.17 Consoante estabelece o dispositivo supratranscrito, reputam-se operadores ou exploradores de aeronaves o concessionário de serviços de transporte público regular ou o autoritário de serviços de transporte público não regular, de serviços especializados ou de táxi aéreo; o proprietário ou a pessoa que use, diretamente ou por meio de prepostos, a aeronave para a prestação de serviços aéreos privados; o fretador que mantenha a condução técnica da aeronave, a direção e a autoridade sobre a tripulação; e, o arrendatário que assuma a condução técnica da aeronave e a autoridade sobre a tripulação.

2.18 Pressupõe, destarte, a especificação do operador/explorador a determinação do conceito de concessionário e autoritário de serviços aéreos públicos; de proprietário e usuário de aeronaves empregadas na prestação de serviços aéreos privados; de fretador de aeronave; e de arrendatário de aeronave.

(...)

2.21 Define, ainda, o artigo 180 da Lei n.º 7.565/86 a concessão como o instrumento por meio do qual deve ser outorgada a prestação de serviços aéreos públicos regulares, devendo-se utilizar a autorização, por sua vez, para a outorga de serviços aéreos públicos não regulares e de serviços aéreos especializados.

(...)

2.30 No que tange aos sujeitos previstos no inciso III do artigo 302 do aludido diploma legal, ou seja, "*concessionária ou permissionária de serviços aéreos*", imperioso se faz destacar, primeiramente, a impropriedade técnica do texto legal, consistente na utilização do termo "permissionária". Conforme referido acima, os artigos 175, parágrafo 1º, e 180 estabelecem que a prestação de serviços aéreos públicos depende de prévia concessão ou autorização. O artigo 178 do Código Brasileiro de Aeronáutica, a seu turno, estabelece não necessitarem de autorização os proprietários e operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, para a realização de suas atividades aéreas. Desta forma, a outorga de serviços aéreos apenas se dá na hipótese de serviços aéreos públicos e por meio de concessão ou autorização, podendo os outorgados, portanto, figurarem tão-somente como concessionários ou autoritários de serviços aéreos.

2.31 Destarte, o inciso III do artigo 302 da Lei n.º 7.565/86 deve, em verdade, ser lido como referente às "*infrações imputáveis à concessionária ou autoritária de serviços aéreos*", cuja identificação já foi abordada quando da análise da definição de operador de aeronave.

(...)

2.44 Caso a execução ou a utilização do serviço de manutenção, modificação ou reparo em oficina não homologada se referisse à conduta de operador da aeronave, subsumir-se-ia esta, em verdade, à previsão contida no artigo 302, inciso II, alínea 'n', da Lei n.º 7.565/86, pois, tratando-se de ato de operador da aeronave que condiz com a inobservância do disposto no artigo 70 do Código Brasileiro de Aeronáutica e no item 43.3 (e) e (f) do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica — RBHA 43 e no item 145.3 do Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica — RBHA 145, ou seja, de normas e regulamentos que afetam a segurança de voo/operação. Se se tratasse, porém de operador concessionário ou autoritário de serviço aéreo público, sendo esta qualidade mais específica e, portanto, preponderante sobre a de mero operador, encontrar-se-ia a infração capitulada, em verdade, nos termos do artigo 302, inciso III, alínea 'e', do Código Brasileiro de Aeronáutica. **Sendo o concessionário/autoritário de serviços aéreos públicos uma espécie do gênero operador de aeronave, o enquadramento de suas condutas encontrar-se-á disposto, no artigo 302 da Lei n.º 7.565/86, primeiramente, no inciso III do referido dispositivo (em caráter específico).** Isto, porém, não impossibilita a eventual capitulação de suas ações ou omissões no inciso II do artigo, quando, na qualidade de operador, a conduta, não encontrando disciplina específica no inciso III, se amoldar aos termos das alíneas do inciso II. No caso sob exame, caracterizando-se hipótese de inobservância de normas e regulamentos atinentes à manutenção de aeronave, a previsão contida na alínea 'e' do inciso III do artigo 302, específica para concessionários/autoritários de serviços aéreos, prepondera sobre a disposição veiculada na alínea 'n' do inciso II do mesmo dispositivo, preceito genérico atinente a todo e qualquer operador. (grifo meu)

(...)

5 Leia-se "autoritárias", conforme explicação veiculada nos parágrafos 2.30 e 2.31.

64. Considerando o que consta acima, extraído do Parecer n.º 550/2012/PF-ANAC/PGF/AGU e o que já foi exposto a respeito do requisito 135.81(a) do RBAC 135, verifica-se adequada a capitulação prevista na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA. Além disso, com relação à menção à capitulação da infração ao previsto na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA, deve ser considerado o previsto em

tal dispositivo da Lei, apresentado a seguir:

CBA

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

(...)

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

(...)

e) participar da composição de tripulação em desacordo com o que estabelece este Código e suas regulamentações;

(...)

65. Entretanto, não se verifica a subsunção dos fatos descritos no AI nº 2245/2015/SPO à capitulação prevista na alínea "e" do inciso II do art. 302 do CBA.

66. Assim, com relação às alegações de que foi constatado vício insanável referente à capitulação, o referido vício não foi constatado, considerando todo o exposto acima.

67. Quanto às alegações de que não houve a intenção de violar ou burlar alguma regra, esta não tem o condão de afastar a conduta infracional identificada, visto que a norma descumprida não dispõe a respeito da intenção ao se cometer o ato tido como infracional.

68. Com relação à alegação que informa "... o comandante não teria nem registrado a etapa de voo e "sonegaria" horas de voo e conseqüentemente o operador experimentaria vantagem financeira com a postergação da manutenção ...", não está clara a relação dessa alegação com o ato tido como infracional reportado no AI nº 2245/2015/SPO, visto que a infração relatada não dispõe sobre a execução de alguma etapa de voo específica.

69. Considerando todo o exposto, não prospera a alegação de que não há como qualificar a não-conformidade (WACs desatualizadas) como infração.

70. Dessa forma, diante do caso em tela, não pode-se considerar o requerimento apresentado como pedido de Revisão tendo em vista não ter trazido aos autos o surgimento de qualquer fato novo, excludente de sua responsabilidade que pudesse justificar a inadequação da sanção aplicada no presente processo.

71. Importante, ainda, reforçar que o presente processamento oportunizou ao interessado a defesa e o recurso, tendo sido este último certificado como intempestivo, em atenção ao princípio do contraditório e da ampla defesa, caracterizando a regularidade do processo.

72. Poderia, também, apontar não se tratar de circunstância relevante, na medida em que a fiscalização desta ANAC possui, no exercício de seu poder de polícia, a presunção de legitimidade e certeza, o que somente deve ser afastado quando diante de fortes alegações e comprovações do recorrente, o que não foi o caso.

73. Desta forma, tanto como recurso à Diretoria Colegiada, quanto como pedido de Revisão, a peça interposta pelo interessado não apresenta os requisitos necessários que justifiquem o seu encaminhamento à Diretoria desta ANAC.

CONCLUSÃO

74. Pelo exposto, sugiro por INADMITIR O SEGUIMENTO do requerimento interposto à Diretoria Colegiada, MANTENDO todos os efeitos da decisão já prolatada pelo setor de primeira instância.

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

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

DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO
SIAPE 1650801



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 08/02/2018, às 16:49, 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 **1512600** e o código CRC **47A87EA3**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
ASSESSORIA DE JULGAMENTO DE AUTOS EM SEGUNDA INSTÂNCIA - ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 321/2018

PROCESSO Nº 00066.056172/2015-68
INTERESSADO: HCR Táxi Aéreo LTDA

Rio de Janeiro, 08 de fevereiro de 2018.

1. Trata-se de requerimento interposto por HCR Táxi Aéreo LTDA contra decisão de primeira instância proferida pela SPO (Superintendência de Padrões Operacionais), na qual restou aplicada a multa, sem agravante e com uma atenuante, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), crédito de multa nº 660371178, pela irregularidade descrita no Auto de Infração nº 2245/2015/SPO – Não dispor de publicações aeronáuticas válidas (cartas aeronáuticas de rota e de terminais, procedimentos de saída e de aproximação por instrumentos, ROTAER, AIP, etc.) para o planejamento em solo - e capitulada na alínea 'e' do inciso III do art. 302 do CBA (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c seção 135.81 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 135.

2. De acordo com a proposta de decisão (Parecer nº 289/2018/ASJIN – SEI nº 1512600). 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.

3. Consideradas as atribuições a mim conferidas pelas Portarias da ANAC de nº 3.061 e 3.062, ambas de 01/09/2017 e com lastro no art. 17-B da Resolução ANAC nº 25/2008, e competências ditadas pelo art. 30 do Regimento Interno da ANAC (Resolução ANAC nº 381/2016) e Portaria nº 128/ASJIN, de 13 de janeiro de 2017, **DECIDO:**

- por INADMITIR O SEGUIMENTO do requerimento interposto à Diretoria Colegiada, MANTENDO todos os efeitos da decisão já prolatada pelo setor de primeira instância.

À Secretaria.

Publique-se.

Notifique-se.

Vera Lucia Rodrigues Espindula

SIAPE 2104750

Presidente Turma Recursal RJ-ASJIN



Documento assinado eletronicamente por **Vera Lucia Rodrigues Espindula, Presidente de Turma**, em 14/02/2018, às 18:00, 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 **1516319** e o código CRC **8B01B03F**.