



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

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 428/2017

PROCESSO Nº 60800.245026/2011-52

INTERESSADO: CN PARTICIPACOES E EMPREENDIMENTOS LTDA

Brasília, 13 de novembro de 2017.

RELATÓRIO

Da decisão recorrida

1. Trata-se de recurso administrativo interposto pelo operador da aeronave de marcas PR-CMP, **CN PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS LTDA**, CNPJ 08.144.647/0001-07, contra Decisão de Primeira Instância proferida dia 22/12/2014 pela ACPI/SPO que aplicou duas multas no valor mínimo de R\$ 4.000,00 cada, pela irregularidade – *pousar em local não homologado sem tomar providências quanto à segurança* descritas nos Autos de Infração de nºs 06475/2011/SSO e 06476/2011/SSO, ambos lavrados dia 11/11/2011 e capitulados na alínea 'n' do inciso II do art. 302 do CBAer c/c a seção 91.327 (a)(3) do RBHA 91.

2. Em que pese as condutas tenham sido autuadas em processos apartados (60800.245026/2011-52 e 60800.245041/2011-09) a Autoridade de 1ª Instância emitiu uma única decisão para ambos os processos, tendo em vista que as condutas são idênticas e oriundas da mesma ação fiscal.

3. **Da denuncia feita pelo hotel Mussulo Beach Resort à ANAC (fls. 05/09):**

No dia 11/08/2011 a o MUSSULO BEACH RESORT estava sediando um evento em seu interior, quando, aproximadamente as 07:45 horas, um helicóptero, sem qualquer comunicação prévia, pousou dentro das instalações do MUSSULO BEACH RESORT para desembarque de um passageiro que iria participar do referido evento e, em seguida, decolou novamente

Ocorre que, além de não ter havido qualquer comunicação prévia ao pn^Mirto ou responsável do Resort acerca daquela manobra, a **área na qual o helicóptero pousou era uma área gramada em cima de uma cisterna subterrânea, localizada a cerca de 300 metros de um parque infantil e entre a subestação de energia elétrica e a caixa d'água do MUSSULO BEACH RESORT, próximo a diversas árvores e muros de concreto**" (grifo no original)

Tão logo a aeronave em questão tenha realizado a manobra descrita o coordenador da segurança do MUSSULO BECHA RESORT dirigiu-se ao organizador e responsável pelo evento, tendo este se desculpado e informado que que tinha "esquecido de informar à administração do Resort sobre aquele pouso", alertando ainda, que a aeronave retornaria à tarde para buscar o passageiro e participante do evento.

Entretanto, referido senhor e organizador do evento fora informado pela administração do Resort que a direção do MUSSULO BEACH RESORT além de não ter sido comunicado acerca da manobra, não teria autorizado, nem autorizaria o pouso da aeronave, **especialmente onde o pouso ocorreu, quando pôs em risco a operação, o helicóptero e seus passageiros e terceiros.** (grifei)

Ora, o pouso de uma aeronave do porte de um helicóptero, estava expondo a sérios e graves riscos, não só a aeronave e passageiros, mas principalmente os hospedes, funcionários e a própria estrutura física do MUSSULO BEACH RESORT, uma vez que o local do pouso foi próximo a subestação de energia do Resort que possui um tanque de combustível com 5.000 litros de óleo diesel, além de ter sido perto de um parque infantil.

De modo que a administração do MUSSULO BEACH RESORT deixou claro que a aeronave em questão não poderia pousar novamente nas suas instalações, pois não existia dentro do Resort heliporto ou uma área em que a manobra pudesse ser feita com a segurança devida, **tendo o organizador do evento acatado o posicionamento da administrara do Resort e se comprometido a informar ao piloto sobre a proibição.** (grifo no original)

Para a surpresa da direção do MUSSULO BEACH RESORT, aproximadamente as 13:00 horas, a **aeronave em questão regressou ao Resort e repetiu a manobra**, dessa vez afastando-se um

pouco mais da subestação de energia, mas, **ainda, assim colocando em risco a integridade da aeronave, passageiros, hóspedes, funcionários do Resort e da própria estrutura do Resort.**

A segurança do MUSSULO BEACH RESORT conseguiu falar com o piloto do helicóptero que, desculpando-se, disse que não havia sido informado sobre a proibição e retirou de imediato a aeronave do local.

4. **Do Relatório de Fiscalização**

4.1. O Relatório de Fiscalização nº 81/2011/GVAG-RF/SSO/UR/RECIFE de fls. 02 relata o fato da seguinte forma:

"A empresa Mussulo Empreendimentos de Hotelaria, Administração, Venda e Locação LTDA (MUSSULO BEACH RESORT), representada pelo escritório Sylvio Torres Filho & Advogados Associados, apresentou denúncia quanto aos pousos não autorizados de helicóptero no terreno do hotel de sua propriedade, encaminhada à Ouvidoria da Anac (60800.162045/2011-44).

Foram encaminhados ofícios aos seguintes envolvidos na operação:

1- Wagner de Medeiros Monteiro, Canac 695882, que estaria pilotando a aeronave;

2- CN Participações e Empreendimentos LTDA., operador da aeronave PR-CMP;

3- Sylvio Torres Filho & Advogados Associados, representante do hotel onde teria acontecido o pouso. Neste caso o ofício foi enviado com solicitação de informações adicionais (fotos, planta baixa, etc), para instrução do processo. Todos os ofícios foram respondidos tempestivamente.

A operação foi confirmada tanto pelo comandante Wagner Monteiro, quanto pelo operador da aeronave, assim como a ausência de autorização de pouso no estabelecimento, em desacordo com o RBHA 91.327 (a)(2). Da mesma forma, conforme relato do comandante e confirmado pelo operador, não foram tomadas as providências cabíveis para garantir a segurança da operação, da aeronave e seus ocupantes e de terceiros, conforme previsto no RBHA 91 327 (a)(3).

Foram solicitadas, então, cópias das folhas do diário de bordo da aeronave, com vistas a uma conclusão mais aprofundada do processo.

Em resposta, foi encaminhada carta do Sr. Wagner Monteiro, apresentando Declaração do Sr. Dorian Bezerra de Souza Moraes, que seria passageiro no voo em tela. Também foram encaminhadas as cópias do diário de bordo solicitadas.

Na declaração, o Sr. Dorian Moraes não apresentou a confirmação da autorização para o pouso do helicóptero e sim que possuía contrato com o Mussulo Beach Resort para um evento e que o hotel teria conhecimento da sua presença no estabelecimento. Desta forma, confirma-se que, conforme havia afirmado o representante do hotel, o pouso foi realizado sem autorização.

CONCLUSÃO:

1- Ao pousar sem autorização, em campo de pouso não homologado, o Cnte. Wagner de Medeiros Monteiro, Canac 695882, infringiu o art. 302, Inciso VI, Alínea f, do CBA.

2- Ao realizar pouso sem tomar as providências em relação a segurança da operação, o Cnte Wagner de Medeiros Monteiro, Canac 695882, infringiu o art. 302, Inciso II, Alínea n, do CBA.

3- Ao permitir a operação em campo de pouso não homologado, o operador CN Participações e Empreendimentos LTDA, infringiu o art. 302, inciso VI, alínea f, do CBA.

4- Ao permitir a realização de pouso sem tomar as providências em relação à segurança da operação, o operador CN Participações e Empreendimentos Ltda, infringiu o art. 302, inciso ii, Alínea n, do CBA".

5. **Dos Autos de Infração**

5.1. Diante desses fatos, a então SSO - Superintendência de Segurança Operacional, hoje SPO - Superintendência de Padrões Operacionais, lavrou dois Autos de Infração no dia 11/11/2011 e consignou:

AUTO DE INFRAÇÃO Nº 06475/2011/SSO lavrado dia 11/11/2011

Ocorrência: Data: 11/08/2011; Hora 13:00; Local: Conde, Paraíba

Descrição da ocorrência: *Efetuar pouso em local não homologado sem tomar providências quanto à segurança.*

HISTÓRICO- O operador da aeronave PR-CMP, permitiu a operação de pouso/decolagem em campo de pouso não homologado, sem tomar as providências cabíveis para garantir a segurança da operação, da aeronave e seus ocupantes e de terceiros, em desacordo com o RBHA 91.327 (a)(3).

Capitulação: Art. 302, Inciso II, Alínea "n" da Lei nº 7.565/86 -Código Brasileiro de Aeronáutica

AUTO DE INFRAÇÃO Nº 06476/2011/SSO lavrado dia 11/11/2011

Ocorrência: Data: 11/08/2011; Hora 07:45; Local: Conde, Paraíba

Descrição da ocorrência: *Efetuar pouso em local não homologado sem tomar providências quanto à segurança.*

HISTÓRICO- O operador da aeronave PR-CMP, permitiu a operação de pouso/decolagem em

campo de pouso não homologado, sem tomar as providências cabíveis para garantir a segurança da operação, da aeronave e seus ocupantes e de terceiros, em desacordo com o RBHA 91.327 (a)(3).

Capitulação: Art. 302, Inciso II, Alínea "n" da Lei nº 7.565/86 -Código Brasileiro de Aeronáutica

5.2. Estas duas infrações se referem a um pouso feito pelo piloto Wagner Monteiro nas instalações do hotel MUSSULO BEACH RESORT para deixar dois passageiros, dentre eles o Sr. *Dorian Bezerra de Souza Morais*, as 7:45h (AI 06476/2011) e outro pouso no mesmo local para buscar os mesmos passageiros no final do evento as 13:00h (AI 06475/2011).

6. ***Das informações prestadas pelo piloto e pelo passageiro do voo***

6.1. O piloto em comando das duas operações de pouso e decolagem, Sr. Wagner Monteiro, em resposta aos questionamentos da ANAC sobre a denúncia feita pelo Hotel Mussulo (fls. 22,) informa que fez contato telefônico com o Resort antes de efetuar o primeiro pouso para pedir a autorização de pouso, mas que não obteve a permissão porque não havia ninguém naquele momento para fornecê-la. Ainda assim, decidiu por efetuar o pouso em um local cimentado e cercado de grama. Afirma ainda que pousou pela segunda vez no mesmo local porque não sabia que o Hotel já tinha avisado seu passageiro de ali não estava permitido o pouso de aeronave, razão pela qual ele decolou e permaneceu esperando pelo passageiro numa área remota fora do hotel. Conclui que não teria efetuado os pousos naquele local se tivesse recebido a informação correta da não aprovação e que tentou pedir desculpas pelo ocorrido, mas foi tratado de forma não cordial pelos representantes do Resort.

6.2. O responsável pela Empresa Autuada, em resposta ao Ofício 342/2011/GVAGRF/SSO/UR/RECIFE (fls. 28), informa que autorizou o Cmte. Wagner Monteiro a transportar dois amigos até o Resort no município de Conde/PB com a aeronave PR-CMP e que foi informado de houve uma falha de comunicações do comandante com o Resort no dia dos pousos.

6.3. As informações prestadas pelo passageiro Dorian Bezerra de Souza Morais na Declaração (fls. 30) é no sentido de que antes de decolar o piloto Wagner fez contato telefônico com Resort para obter detalhes da localização geográfica do empreendimento e que, por ser cliente e conhecer as instalações do Mussulo Beach Resort, mencionou ao Comandante da aeronave dias antes do voo e na data de 11/08/11, que o resort possuía algumas áreas livres em que poderiam realizar o pouso do tipo helicóptero, "deixando claro ao comandante da aeronave que a decisão do local do pouso a ele caberia após sobrevoar a área do resort, avaliando se as aéreas livres ofereciam segurança para realização do pouso decolagem da aeronave". Finaliza alegando que o Resort tinha conhecimento da sua chegada no hotel para o evento da sua empresa.

7. ***Quanto a Defesa do Interessado, Decisão de Primeira Instância, recurso do Interessado e Regularidade processual, por celeridade processual, com fundamento no artigo 50, §1º da Lei nº 9.784/1999, adoto como parte integrante desta decisão os itens 8 a 39 da Proposta de Decisão (Parecer nº 229/ASJIN - SEI 1193384)***

7.1. Acrescento ao relatório que esta Proposta de Decisão fundamenta o mérito da matéria na atipicidade de ambas as condutas imputadas ao Autuado, com base numa interpretação restritiva da norma do item 91.327 (a)(3) do RBHA 91 quanto ao alcance da punição ao operador de helicóptero registrado na categoria TPP, ao entendimento de que este normativo só se aplica ao operador nas operações segundo o RBHA 135, o que esta decisora discorda, conforme demonstrado abaixo na fundamentação.

7.2. **É o breve relatório.**

FUNDAMENTAÇÃO

8. Cumpre ressaltar que o procedimento de julgamento dos recursos administrativos nesta Assessoria de Julgamentos de Autos de Infração em Segunda Instância foi alterado recentemente pela Resolução ANAC nº 448 de 20/09/2017, que deu nova redação à ao processo decisório da Resolução ANAC nº 25/2008 nos seguintes termos:

CAPÍTULO III DOS RECURSOS

Art. 16. Da decisão administrativa que aplicar penalidade, caberá recurso à Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância - ASJIN, com efeito suspensivo, no prazo de 10 (dez) dias, contados da data da ciência da decisão pelo infrator. (Redação dada pela Resolução nº 448,

de 20.09.2017)

Art. 17. O recurso será dirigido ao ASJIN podendo ser protocolado em qualquer setor da ANAC ou enviado por via postal. (Redação dada pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

Parágrafo único. A Secretaria da ASJIN verificará a tempestividade do recurso, para o que considerar-se-á a data do protocolo ou a data da postagem, conforme o caso. (Redação dada pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

Art. 17-A. As **decisões administrativas de segunda instância serão colegiadas ou monocráticas**, conforme os requisitos estabelecidos nesta norma. (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

Art. **17-B. Cabe decisão monocrática** na incidência de ao menos um dos seguintes casos, de forma independente: (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

I - se a decisão recorrida resultou exclusivamente em aplicação de multa em valor inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), independentemente do número de multas tratadas no processo; (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

II - quando a análise tratar de questões exclusivamente processuais; (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

III - em decisão de recurso de indeferimento de alegação de suspeição; e (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017) IV - quando a decisão de primeira instância coincidir com orientação da Diretoria da ANAC, consolidada em súmula administrativa, independentemente da sanção aplicada; ou (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

V - forem alegadas as seguintes causas extintivas do processo: (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

a) prescrição da pretensão punitiva; (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

b) pagamento do crédito de multa discutido no processo (perda superveniente do objeto por cumprimento voluntário da obrigação); (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

c) pedido de desistência recursal; e (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017) d) falecimento do autuado. (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017) Parágrafo único. As hipóteses das alíneas do inciso V deste artigo poderão ter tratamento monocrático caso identificadas de ofício. (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

Art. 17-C. As decisões seguirão rito colegiado nas seguintes hipóteses: (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

I - quando não abrangidas pelos incisos do art. 17-B desta Resolução; e (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017)

II - quando a decisão recorrida tenha imposto penalidades de suspensão, cassação, interdição, intervenção, apreensão. (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017) Parágrafo único. As decisões serão tomadas por maioria de votos, com a presença de 3 (três) membros, cabendo a cada um deles voto único. (Incluído pela Resolução nº 448, de 20.09.2017) Art. 18. Do julgamento dos recursos poderá resultar: I - manutenção da penalidade; II - revisão do valor da multa aplicada ou do prazo da penalidade; ou

III - anulação ou revogação, total ou parcial da decisão

9. Assim, com a mudança do procedimento decisório nesta ASJIN, os processos 60800.245026/2011-52 e 60800.245041/2011-09 em face do Autuado passaram a ser regidos pelo julgamento de decisão monocrática, com base no art. 17-B, inciso I, da Resolução 25/2008, razão pela qual passo a decidir o feito monocraticamente._

10. É possível afirmar, com segurança, **que as duas condutas infracionais imputadas ao Recorrente restam incontroversas nos autos**, seja pelo relato dos fatos na denuncia apresentada à ANAC (item 3) pelo representante do hotel Mussulo Beach Resort, sejam pelas justificativas apresentadas à Anac (item 6) pelo Piloto e pelo Passageiro transportado, bem como, pelas alegações apresentadas pelo Autuado, mas **nenhuma delas foi capaz de demonstrar que:**

a) não houve a realização dos dois pousos nas instalações do Resort;

b) havia previa autorização do Hotel para a realização do pouso duplo;

c) a área utilizada nos pousos/deoclagens era adequada e segura para a duas operações da aeronave;

d) foram tomadas todas as providências quanto à segurança da operação em relação à aeronave, passageiros, pessoas e bens materiais do Hotel.

Ou seja, as alegações trazidas aos autos pelo piloto (Wagner Monteiro), pelo passageiro Dorian Bezerra de Souza Moraes e pelo Autuado não foram capazes de elidir a configuração da infração pelo *pouso em local não homologado sem tomar providências quanto à segurança*, razão pela qual a Decisão Recorrida acertou quando aplicou as duas sanções no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada uma das duas condutas descritas nos Autos de Infração de n°s 06475/2011/SSO e 06476/2011/SSO, ambas capituladas na alínea 'n' do inciso II do art. 302 do CBAer c/c a seção 91.327 (a)(3) do RBHA 91.

No presente feito, não restam dúvidas que o Operador da aeronave PR-CMP permitiu as operações de pouso/decolagem no campo de pouso não homologado dia 11/08/2011, sem tomar as providências cabíveis para garantir a segurança da operação, da aeronave e de seus ocupantes e de terceiros.

Sendo assim, temos que as duas condutas imputadas ao Recorrente se amoldam ao tipo infracional da alínea 'n' do inciso II do art. 302 do CBAer c/c a seção 91.327 (a)(3) do RBHA 91, que assim dispõem:

CBAer

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

(...)

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

(...)

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

RBHA 91

91.327 - OPERAÇÃO DE HELICÓPTEROS EM LOCAIS NÃO HOMOLOGADOS OU REGISTRADOS.

(a) Não obstante o previsto no parágrafo 91.102(d) deste regulamento, pousos e decolagens de helicópteros

em locais não homologados ou registrados podem ser realizados, como operação ocasional, sob total responsabilidade

do operador (caso de operações segundo o RBHA 135) e/ou do piloto em comando, conforme aplicável, desde que:

(1) não haja proibição de operação no local escolhido;

(2) o proprietário ou responsável pelo local haja autorizado a operação;(grifei)

(3) o operador do helicóptero tenha tomado as providências cabíveis para garantir a segurança da operação, (grifei)

da aeronave e seus ocupantes e de terceiros;

(4) a operação não se torne rotineira e/ou freqüente;

(5) se em área controlada, a operação seja conduzida em contato rádio bilateral com o Controle de Tráfego

Aéreo;

(6) seja comunicado ao SERAC da área, tão logo seja praticável, qualquer anormalidade ocorrida durante

a operação; e

(7) o local selecionado atenda, necessariamente, às seguintes características físicas:

(...)

É possível afirmar que o parágrafo (a) da seção 91.327 do RBHA 91 estabelece os requisitos que devem cumpridos quando da realização de operação de helicópteros em locais não homologados ou registrados, sendo sete os requisitos estabelecidos e elencados acima, em especial o de n° 3 que exige que *o operador do helicóptero tenha tomado as providências cabíveis para garantir a segurança da operação.*

Assim, com exceção do item (3), entende-se que os requisitos contidos no parágrafo (a) da seção 91.327 do RBHA 91 atribuem de maneira alternativa a responsabilidade pelo cumprimento de cada um dos requisitos. Diferentemente, no item 91.327(a)(3) existe a previsão expressa de que quem deve tomar as providências cabíveis para garantir a segurança é o operador do helicóptero, que no caso da aeronave de marcas de nacionalidade e de matrícula PR-CMP, era a empresa CN PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS LTDA.

Em que pese possa haver divergência de entendimentos na ANAC quanto à interpretação a

ser dada ao trecho do parágrafo (a) da seção 91.327 do RBHA 91 que dispõe “... *sob total responsabilidade do operador (caso de operações segundo o RBHA 135) e/ou do piloto em comando, conforme aplicável, desde que:*”, considera-se que antes de concluir a qual figura (operador ou piloto) o regulamento está atribuindo a responsabilidade pelo cumprimento dos requisitos do parágrafo (a) da seção 91.327 do RBHA 91, é necessário verificar o que dispõe o RBAC 135 a respeito do tema para fazer uma interpretação conjunta dos Regulamentos antes de concluir pela responsabilidade ou não do operador pelas operações em questão.

Assim, segue o disposto no parágrafo (d) da seção 135.229 do RBAC 135:

135.229 Requisitos de aeródromo

(...)

(d) Os pousos e decolagens de helicópteros em locais não certificados ou registrados são autorizados sob certas condições, como estabelecido na seção 91.327 do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, aplicando-se a seção 135.77 deste regulamento quanto às responsabilidades envolvidas.

11. Por outro lado, verifica-se que este parágrafo (d) da Seção 135.229 do RBAC 135 dispõe que a operação de helicópteros em locais não certificados ou registrados são autorizados conforme o estabelecido na seção 91.327 do RBHA 91, entretanto, este dispositivo 135.229 do RBAC 135 estabelece que, no que se refere às responsabilidades envolvidas, aplica-se, para o caso de operações 135, o disposto na seção 135.77 do mesmo regulamento, que assim dispõe:

135.77 Responsabilidade pelo controle operacional

Cada detentor de certificado é responsável pelo controle operacional e deve listar, no manual requerido por 135.21, o nome e o título de cada pessoa autorizada por ele a exercer controle operacional.

12. Fazendo uma interpretação conjunta dos itens 91.327(a) do RBHA 91; 135.229(d) e 135.77 do RBAC 135, é possível afirmar que em casos de operações de helicópteros em locais não homologados ou registrados por operações regidas pelo RBAC 135, a responsabilidade pela operação é total do operador, visto que o item (d) da seção 135.229 do RBAC 135 dispõe que quanto a este tipo de operação deve-se aplicar a seção 135.77 do mesmo RBAC e quanto às responsabilidades envolvidas, conforme estabelecido na seção 135.77 do RBAC 135, o detentor do certificado, ou seja, o operador, é responsável pelo controle operacional da aeronave. Para compreensão deste tema, é necessário entender o que é o controle operacional, termo que está expressamente definido no RBAC 01, conforme apresentado a seguir:

Controle operacional significa, referindo-se a um voo, exercer a autoridade sobre o início, a continuação, os desvios para alternativa e o término do mesmo, visando à segurança da aeronave e à regularidade e eficiência do voo.

13. Voltando à análise das disposições do trecho do parágrafo (a) da seção 91.327 do RBHA 91 “... *sob total responsabilidade do operador (caso de operações segundo o RBHA 135) e/ou do piloto em comando, conforme aplicável, desde que:*”, especificamente sobre a parte entre parênteses “...*(caso de operações segundo o RBHA 135) ...*”, acredita-se que a norma atribui total responsabilidade pelo cumprimento dos requisitos estabelecidos no parágrafo (a) do 91.327 do RBHA 91 ao operador da aeronave operada segundo o RBAC 135 (TPX), mas por outro lado, não exclui dos operadores regidos pelo RBHA 91 (categoria TPP, como no caso em questão) o cumprimento dos mesmos requisitos. Fosse assim, a norma não traria responsabilidades alternativas para operador e/ou piloto, conforme o caso concreto.

14. Tanto é assim que as responsabilidades trazidas pelo parágrafo (a) da seção 91.327 do RBHA 91 são restritivas ao operador somente é nas operações segundo RBAC 135, pois, conforme estabelecido na seção 135.77 do RBAC 135 esse operador pode listar em seu manual quem está autorizado por ele a exercer o controle operacional, ou seja, a empresa na categoria 135 tem toda a responsabilidade pela operação, mas pode designar pessoas para exercer tal função, como o piloto, conforme consta no item (1) do parágrafo (a) da seção 135.23 do RBAC 135, que estabelece:

135.23 Conteúdo do manual

(a) Cada manual deve ter a data da última revisão em cada página revisada. O manual deve incluir:

(1) nome de cada pessoa de administração requerida pelo RBAC 119 que seja autorizada a agir em nome do detentor de certificado, os deveres, autoridade e área de responsabilidade designada para essa pessoa; o nome e o título de cada pessoa autorizada a exercer controle operacional conforme dispõe a seção 135.77;

(...)

15. Ao se fazer uma análise sistemática das disposições dos Regulamentos transcritos acima,

com a devida vênia de quem pensa diferente, é temerário concluir por uma interpretação restritiva para que o operador aeronave/helicóptero que opera segundo o RBHA 91 (ou registrada na categoria TPP, como no presente caso) nunca seja alcançado pela aplicação norma da seção 91.327 (a)(3) do RBHA 91. Esta conclusão não coaduna com a lógica do Sistema da Aviação Civil brasileiro que tem na operação de aeronave o foco de responsabilidade pelas operações ilícitas de aeronave em território brasileiro, como no presente caso, principalmente quando se depara com a gravidade do fato concreto relatado na Denúncia (item 3 acima) de que o " *...pouso de uma aeronave do porte de um helicóptero, estava expondo a sérios e graves riscos, não só a aeronave e passageiros, mas principalmente os hospedes, funcionários e a própria estrutura física do MUSSULO BEACH RESORT, uma vez que o local do pouso foi próximo a subestação de energia do Resort que possui um tanque de combustível com 5.000 litros de óleo diesel, além de ter sido perto de um parque infantil*".(grifei)

16. Assim, diante de todo o raciocínio exposto acima, concluo que o Regulamento em questão não isenta o Autuado das responsabilidades pelas operações realizadas sob a regência do RBHA 91 quanto ao cumprimento das disposições da seção 91.327 do RBHA 91, razão pela qual, **afasto a atipicidade da conduta sustentada pelo analista na Proposta de Decisão (Parecer ASJIN nº 229 (SEI 1193384) e aplico o entendimento predominante nesta Assessoria de Julgamentos de Autos em Segunda Instância** de que deve ser imputada ao Recorrente duas sanções de multa em função do descumprimento com o previsto no requisito 91.327(a)(3) do RBHA 91. Neste sentido já decidiu esta ASJIN nas seguintes Decisões de Segunda Instância nºs: 704 (1591504); 738 (1605287); 739 (1605359); 740 (1605416); 742 (1605499); 743 (1606105); 747 (1607499); 738 (1607608); 749 (1607668); 751 (1607718); 754 (1608244); 755 (1608287); 757(1608304); 758 (1608321); 774 (1615889) e 1129 (1774867).

17. Por fim, configurada a regularidade da ação fiscal da ANAC e considerando que as razões apresentadas pelo Recorrente não foram capazes de afastar a prática da infração, resta configurada a infração administrativa ora imputada. A multa a ser aplicada à infração pela ausência do porte dos documentos obrigatórios tem seus valores previstos na Resolução ANAC nº 25/2008 - Tabela II, Anexo II, PESSOA JURÍDICA- INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES), letra "I" – *Infringir as normas e regulamentos que afetam a disciplina a bordo ou a segurança de voo*"(R\$4.000,00 – R\$ 7.000, – R\$ 10.000,00).

Da dosimetria da pena

18. 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 no art. 22 que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na imposição da penalidade pecuniária, vejamos:

Art. 22. Para efeito de aplicação de penalidades serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

§ 1º São circunstâncias atenuantes:

I - o reconhecimento da prática da infração;

II - a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, antes de proferida a decisão;

III - a inexistência de aplicação de penalidades no último ano.

§ 2º São circunstâncias agravantes:

I - a reincidência;

II - a recusa em adotar medidas para reparação dos efeitos da infração;

III - a obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração;

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

V - a destruição de bens públicos;

VI - o número de reclamações de passageiros registradas em relação ao mesmo fato. (Redação dada pela Resolução nº 306, de 25.2.2014)

§ 3º Ocorre reincidência quando houver o cometimento de nova infração, após penalização definitiva por infração anterior.

§ 4º Para efeito de reincidência não prevalece a infração anterior se entre a data de seu cometimento e a da infração posterior tiver decorrido período de tempo igual ou superior a um ano.

19. Na análise das condições atenuantes, verifco no Extrato SIGEC (SEI 1252309) a possibilidade de aplicação da circunstância atenuante prevista § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25 pelo fato de inexistir aplicação definitiva de penalidade ao Recorrente no último ano anterior ao cometimento desta infração e antes de proferida a decisão recorrida.

20. Não vislumbro a incidência de qualquer das circunstâncias agravantes elencadas acima.

CONCLUSÃO

De todo o exposto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas Portarias ANAC nº 3.061 e 3.062, ambas de 01 de setembro de 2017 e com **fundamento no art. 17-B, inciso I, da Resolução ANAC nº 25/2008** c/c art. 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução n 381/2016, **DECIDO** monocraticamente, por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto pela empresa CN PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS LDA, CNPJ Nº 08.144.647/0001-07, ao entendimento de que restou configurada a infração descrita no Auto de Infração nº 06475/2016/SSO, capitulada na linha 'n' do inciso II do art. 302 do CBAer c/c a seção 91.327 (a)(3) do RBHA 91, e por **MANTER a multa aplicada no valor mínimo de R\$ 4.000,00** (quatro mil reais) com reconhecimento da atenuante prevista no § 1º, inciso III, do art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e sem agravantes, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 60800.45026/2011-52 e ao **Crédito de Multa (SIGEC) nº 646016150**.

À Secretaria da ASJIN.

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 17/05/2018, às 20:13, 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 **1252329** e o código CRC **CDC065FB**.



Superintendência de Administração e Finanças - SAF
Gerência Planejamento, Orçamento, Finanças e Contabilidade - GPOF

Impresso por: ANAC\joao.sardinha

Data/Hora: 13-11-2017 12:52:59

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: CN PARTICIPACOES E EMPREENDIMENTOS LTDA

Nº ANAC: 30004046277

CNPJ/CPF: 08144647000107

CADIN: Não

Div. Ativa: Não

Tipo Usuário: Integral

UF: SP

Receita	NºProcesso	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	<u>646015151</u>	60800245041201109	27/03/2015	11/08/2011	R\$ 4.000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
Total devido em 13-11-2017 (em reais):											0,00

Legenda do Campo Situação

DC1 - Decidido em 1ª instância mas ainda aguardando ciência	PU3 - Punido 3ª instância
PU1 - Punido 1ª Instância	IT3 - Punido pq recurso em 3ª instância foi intempestivo
RE2 - Recurso de 2ª Instância	RAN - Processo em revisão por iniciativa da ANAC
ITD - Recurso em 2ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	CD - CADIN
DC2 - Decidido em 2ª instância mas aguardando ciência	EF - EXECUÇÃO FISCAL
DG2 - Deligências por iniciativa da 2ª instância	PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
CAN - Cancelado	GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
PU2 - Punido 2ª instância	SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
IT2 - Punido pq recurso em 2ª foi intempestivo	SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
RE3 - Recurso de 3ª instância	GDE - Garantia da Execução por Depósito Judicial
ITT - Recurso em 3ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	PC - PARCELADO
IN3 - Recurso não foi admitido a 3ª instância	PG - Quitado
AD3 - Recurso admitido em 3ª instância	DA - Dívida Ativa
DC3 - Decidido em 3ª instância mas aguardando ciência	PU - Punido
DG3 - Deligências por iniciativa da 3ª instância	RE - Recurso
RVT - Revisto	RS - Recurso Superior
RVS - Processo em revisão por iniciativa do interessado	CA - Cancelado
INR - Revisão a pedido ou por iniciativa da anac não foi admitida	PGDJ - Quitado Depósito Judicial Convertido em Renda



Superintendência de Administração e Finanças - SAF
Gerência Planejamento, Orçamento, Finanças e Contabilidade - GPOF

Impresso por: ANAC\joao.sardinha

Data/Hora: 13-11-2017 12:51:58

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: CN PARTICIPACOES E EMPREENDIMENTOS LTDA

Nº ANAC: 30004046277

CNPJ/CPF: 08144647000107

CADIN: Não

Div. Ativa: Não

Tipo Usuário: Integral

UF: SP

Receita	NºProcesso	Processo SIGAD	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
	2081	<u>646016150</u>	60800245026201152	27/03/2015	11/08/2011	R\$ 4.000,00	0,00	0,00		RE2	0,00
Total devido em 13-11-2017 (em reais):											0,00

Legenda do Campo Situação

DC1 - Decidido em 1ª instância mas ainda aguardando ciência	PU3 - Punido 3ª instância
PU1 - Punido 1ª Instância	IT3 - Punido pq recurso em 3ª instância foi intempestivo
RE2 - Recurso de 2ª Instância	RAN - Processo em revisão por iniciativa da ANAC
ITD - Recurso em 2ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	CD - CADIN
DC2 - Decidido em 2ª instância mas aguardando ciência	EF - EXECUÇÃO FISCAL
DG2 - Deligências por iniciativa da 2ª instância	PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
CAN - Cancelado	GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE
PU2 - Punido 2ª instância	SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
IT2 - Punido pq recurso em 2ª foi intempestivo	SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
RE3 - Recurso de 3ª instância	GDE - Garantia da Execução por Depósito Judicial
ITT - Recurso em 3ª instância intempestivo , mas ainda aguardando ciência do infrator	PC - PARCELADO
IN3 - Recurso não foi admitido a 3ª instância	PG - Quitado
AD3 - Recurso admitido em 3ª instância	DA - Dívida Ativa
DC3 - Decidido em 3ª instância mas aguardando ciência	PU - Punido
DG3 - Deligências por iniciativa da 3ª instância	RE - Recurso
RVT - Revisto	RS - Recurso Superior
RVS - Processo em revisão por iniciativa do interessado	CA - Cancelado
INR - Revisão a pedido ou por iniciativa da anac não foi admitida	PGDJ - Quitado Depósito Judicial Convertido em Renda

PARECER Nº 229(SEI)/2017/ASJIN
 PROCESSO Nº 60800.245026/2011-52
 INTERESSADO: CN PARTICIPACOES E EMPREENDIMENTOS LTDA

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre POUSO EM LOCAL NÃO HOMOLOGADO SEM TOMAR PROVIDÊNCIAS QUANTO À SEGURANÇA, nos termos da minuta anexa

ANEXO

MARCOS PROCESSUAIS

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Operador	Data da Infração	Lavratura do AI	Notificação do AI	Decisão de Primeira Instância (DC1)	Notificação da DC1	Multa aplicada em Primeira Instância	Protocolo do Recurso	Aferição Tempestividade
60800.245026/2011-52	646016150	06475/2011/SSO	CN PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS LTDA.	11/08/2011 - 13:00	11/11/2011	11/02/2012	22/12/2014	25/02/2015	R\$ 4.000,00	05/03/2015	19/05/2015
60800.245041/2011-09	646015151	06476/2011/SSO	CN PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS LTDA.	11/08/2011 - 07:45	11/11/2011	11/02/2012	22/12/2014	25/02/2015	R\$ 4.000,00	05/03/2015	19/05/2015

Enquadramento: art. 302, inciso II, alínea "n" da Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986 c/c a seção 91.327 (a) (3) do RBHA 91.

Infração: Pouso em local não homologado sem tomar providências quanto à segurança.

Proponente: João Carlos Sardinha Junior

INTRODUÇÃO

1. **Histórico**

2. Trata-se de análise de recurso e emissão de proposta de decisão sobre o recurso interposto por cn participações e empreendimentos ltda., em face da decisão proferida no curso dos Processos Administrativos nº 60800.245026/2011-52 e 60800.245041/2011-09, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restaram aplicadas penas de multa, consubstanciadas essas nos créditos registrados no Sistema Integrado de Gestão de Créditos – SIGEC sob os números 646016150 (referente ao Auto de Infração nº 06475/2011) e 646015151 (referente ao Auto de Infração nº 06476/2011), ambas no valor de R\$ 4000,00 (quatro mil reais).

3. Os Autos de Infração nº 06475/2011 e nº 06476/2011, que deram origem aos processos já mencionados, foram lavrados em 11/11/2011, capitulando a conduta do Interessado na alínea “n” do inciso II do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica, os dois descrevendo o seguinte (fl. 01 de ambos os processos):

“ O operador da aeronave PR-CMP, permitiu a operação de pouso/decolagem em campo de pouso não homologado, sem tomar as providências cabíveis para garantir a segurança da operação, da aeronave e seus ocupantes e de terceiros, em desacordo com o RBHA 91.327 (a) (3).”

4. Registre-se que a única diferença entre os dois Autos é a hora do ato infracional, que podendo ser evitado, se repetiu.

5. **Relatório de Fiscalização**

6. No Relatório de Fiscalização Nº 81/2011/GVAG-RF/SSO/UR/RECIFE de 03/11/2011 (fl. 02 de ambos os processos), o INSPAC descreve a infração apontada, após analisar denúncia apresentada pela empresa Mussulo Empreendimentos de Hotelaria, Administração, Venda e Locação LTDA (MUSSULO BEACH RESORT), representada essa pelo escritório Sylvio Torres Filho & Advogados Associados (devidamente outorgado, fl. 08 de ambos os processos), qual seja, pousar aeronave em campo de pouso não homologado e sem tomar as providências em relação à segurança.

7. Vale ressaltar que o referido relatório de fiscalização é adotado nos dois processos aqui tratados e que a GVAG-RF, após receber a denúncia sobre pouso em campo de pouso não homologado, sem autorização e sem a tomada de providências em relação à segurança, conduziu diligências (solicitando, por ofício, informações aos interessados) e apurou a veracidade dos fatos, confirmando o ato infracional. Tudo constante dos autos.

8. **Defesa do Interessado**

9. O autuado foi regularmente notificado do auto de infração em 11/02/2012 (fl. 33 de ambos os processos) e protocolizou defesa em 07/03/2012 (fls. 35 e 36 de ambos os processos). Em sua defesa alega que autorizou que o comandante da aeronave, da qual era o operador, a transportar dois passageiros até o Mussulo Resort, mas que por morar em São Paulo, deixou a cargo daquele comandante as tratativas dos aspectos legais da operação. Segue em sua defesa informando que o comandante da aeronave fez contato telefônico com o resort, objetivando obter autorização por escrito para pouso nas dependências daquele, sem lograr sucesso, mas restando com a informação de ciência por parte do resort de que ocorreria o referido pouso. Continua afirmando que no dia do voo o comandante da aeronave questionou os passageiros sobre a ausência de autorização por escrito para pouso naquele resort, tendo recebido a resposta de que a administração do resort e seus funcionários estavam cientes de que o pouso ocorreria. Por último afirma que o comandante da aeronave observou e cumpriu todos os requisitos de segurança. Requereu então a desconsideração dos Autos nº 06475/2011/SSO e nº 06476/2011/SSO.

10. O.B.S.: Cada processo tratado nesse parecer recebeu uma defesa específica, contudo com conteúdo idêntico e apenas referenciando, cada uma, o Auto de Infração específico.

11. **Decisão de Primeira Instância**

12. Em 22/12/2014, a autoridade competente, após conhecer a defesa acostada aos autos e confirmar o ato infracional, decidiu pela aplicação, com atenuante pela inexistência de aplicação de

penalidades no último ano e sem agravante, de multa no valor de R\$ 4000,00 (quatro mil reais) (fls. 59 e 60).

13. A Primeira Instância tratou os dois processos, 60800.245026/2011-52 e 60800.245041/2011-09 de forma conjunta, emitindo uma única decisão, todavia provocando duas multas distintas de mesmo valor, por conta de se tratarem de atos infracionais idênticos, ocorridos na mesma data, mas em dois horários diferentes.

14. Notificado da Decisão de primeira instância, em 25/02/2015, conforme AR (fl. 65 do processo 60800.245026/2011-52 e fl. 67 no processo 60800.245041/2011-09), o acimado tomou conhecimento da decisão.

15. **Recurso do Interessado**

16. O Interessado interpôs recurso em 05/03/2015 (fls. 66 a 67 do processo 60800.245026/2011-52 e fls. 67 a 68 do processo 60800.245041/2011-09).

17. Muito importante ressaltar que o autuado faz referência e solicita o arquivamento, em seu recurso, apenas do processo 60800.245041/2011-09, e esse recurso é o que consta nos dois processos aqui analisados. Tudo indica que por mero erro de digitação o indigitado infrator não fez referência aos dois processos pertinentes. Todavia isso não contamina ou inviabiliza a análise dos dois casos, até porque tratamos aqui do mesmo ato infracional, em todos os seus aspectos, como já dito anteriormente, apenas repetido em dois horários diferentes de um mesmo dia.

18. Na oportunidade começa sua defesa indicando o item 91.327 do RBHA 91, mas não em sua completude, deixando de citar trecho fundamental para a correta elucidação da questão, senão vejamos o que apresentou o autuado:

*RBHA 91 ...91.327 - OPERAÇÃO DE HELICÓPTEROS EM LOCAIS NÃO HOMOLOGADOS... (a)
Não obstante o previsto no parágrafo 91.102(d) deste regulamento, pousos e decolagens de helicóptero em locais não homologados ou registrados podem ser realizados, como operação ocasional, sob total responsabilidade do operador e/ou piloto em comando,...*

19. Todavia devemos atentar para o restante da norma que assim versa, em sua completude:

91.327 - OPERAÇÃO DE HELICÓPTEROS EM LOCAIS NÃO HOMOLOGADOS OU REGISTRADOS.

(a) Não obstante o previsto no parágrafo 91.102(d) deste regulamento, pousos e decolagens de helicópteros

em locais não homologados ou registrados podem ser realizados, como operação ocasional, sob total responsabilidade

do operador (caso de operações segundo o RBHA 135) e/ou do piloto em comando, conforme aplicável, desde que:

(1) não haja proibição de operação no local escolhido;

(2) o proprietário ou responsável pelo local haja autorizado a operação;(grifo meu)

(3) o operador do helicóptero tenha tomado as providências cabíveis para garantir a segurança da operação, (grifo meu)

da aeronave e seus ocupantes e de terceiros;

(4) a operação não se torne rotineira e/ou freqüente;

(5) se em área controlada, a operação seja conduzida em contato rádio bilateral com o Controle de Tráfego

Aéreo;

(6) seja comunicado ao SERAC da área, tão logo seja praticável, qualquer anormalidade ocorrida durante

a operação; e

(7) o local selecionado atenda, necessariamente, às seguintes características físicas:

20. Sobre a ICA 100-4/2014, também apresentada em recurso, temos:

2.4.5 LOCAL NÃO HOMOLOGADO OU REGISTRADO 2.4.5.1 O pouso e/ou a decolagem em/de locais não homologados ou registrados podem ser realizados, como operação ocasional, sob total responsabilidade do operador e/ou do piloto em comando da aeronave, conforme aplicável, desde que sejam satisfeitas as condições estabelecidas pela ANAC.

21. Segue em suas alegações, ratificando o já afirmado em defesa, que transferiu para o comandante da aeronave toda a responsabilidade da operação e que aquele, conforme consta dos autos, relatou ter operado dentro dos parâmetros de segurança previstos.

22. Afirma que um mal-entendido por parte dos funcionários do resort Mussulo Beach implicaram acionamento do setor jurídico daquele, fato esse que, segundo o indigitado infrator, foi esclarecido com um termo de anuência e pedido de desconsideração e arquivamento de representação perante a ANAC. Sobre esse termo a que o interessado se refere, trata-se de e-mail (cópia acostada aos autos, fl. 54 do processo 60800.245026/2011-52 e fl. 55 do processo 60800.245041/2011-09), que assim descreve:

"Prezado Sr. Wagner Monteiro Atendendo a determinação da diretoria do Mussulo, vimos de modo expresso, por meio deste, informar que a empresa hoteleira nada tem a opor no que se refere ao vosso pedido de desconsideração do evento ocorrido em 11/08/2011, do qual originou-se a representação a ANAC -Agência Nacional da Aviação Civil eis que, pelo relato trazido ao nosso conhecimento por V. Sa. tudo não passou de um mal-entendido, que não gerou nenhum tipo de dano para o empreendimento hoteleiro. Desta forma, em também não havendo de vossa parte nenhum tipo de dano padecido, inclusive decorrente da representação por nós operada e patrocinada junto a agência reguladora, nada temos a opor, repita-se desde que não arcamos com nenhum tipo de ônus e/ou responsabilidade para por termo ao processo administrativo instaurado, valendo a ratificação dos termos do presente e-mail pelo Diretor do Mussulo Sr. João Pina Ferreira, como TERMO DE ANUÊNCIA E PEDIDO DE DESCONSIDERAÇÃO E ARQUIVAMENTO DE REPRESENTAÇÃO PERANTE A ANAC. Sem mais para o momento, autorizando-se ajuntada deste e-mail, quando ratificado pela diretoria, nos autos do processo administrativo como pedido de desistência e arquivamento de representação, colocamo-nos ao inteiro dispor para o que mais se fizer necessário. Atenciosamente. Sylvio Torres Filho Advogado-OAB/PB 3613 Mussulo Beach Resort"

23. Aqui faz-se necessário relevante esclarecimento. O simples ato de informar vontade ou concordância de desconsiderar e arquivar o processo já em curso na ANAC, não esvazia o ato infracional. Não existe sequer essa previsão na Lei 9.784/1999, qual seja, a desistência ou renúncia daquele que denúncia o infrator. A ANAC, diante da denúncia apresentada, aplicou recurso físicos e financeiros, fins de apurar os fatos; identificou o ato infracional e autuou. Uma vez que nenhum fato novo demonstre, concretamente, que não houve a infração, não pode a Administração Pública deixar de tomar as providências cabíveis, tão pouco esse servidor pode acatar tal "termo de anuência", com risco de incorrer em situação passível de ser interpretada como prevaricação.

24. Sobre as referências feitas à Portaria 256/GC5/2001, devemos informar que aquela trata de Zona de Proteção de Aeródromos, de Helipontos, de Auxílios à Navegação Aérea, de Procedimentos de Navegação Aérea e de Gerenciamento de Risco Aviário; não abordando campos de pouso não homologados e as exigências para seu uso.

25. Por fim afirma que, com as fotos do local anexadas e medições (não oficiais) apresentadas,

pode atestar que todos os requisitos de segurança foram cumpridos.

26. Com isso registrado, solicita o arquivamento do processo (atente-se, mais uma vez, que apesar de fazer menção apenas ao processo 60800.245041/2011-09, entende esse servidor que, da leitura de ambos os processos aqui tratados, não paira dúvida de que o interessado recorre da decisão proferida para os dois processos, tanto o já mencionado como do 60800.245026/2011-52).

27. Tempestividade do recurso certificada em 19/05/2015 (fl. 76 do processo 60800.245026/2011-52 e fl. 77 do processo 60800.245041/2011-09).

28. **Outros Atos Processuais e Documentos relevantes (que constam em ambos os processos, restando, às vezes, paginação diferente)**

29. Denúncia do Mussulo Beach Resort, através do devidamente outorgado Sylvio Torres Filho e Advogados Associados (fls. 05 a 07).

30. Resposta do Mussulo Beach Resort ao Ofício da ANAC, o qual requeria informações a respeito do ato infracional (fls. 15 a 20).

31. Resposta do piloto da aeronave, Sr. Wagner Monteiro, ao Ofício da ANAC, o qual requeria informações a respeito do ato infracional (fl. 22).

32. Resposta do interessado – CN Participações e Empreendimentos LTDA. - ao Ofício da ANAC, o qual requeria informações a respeito do ato infracional

33. Declaração do passageiro da aeronave, corroborando com as respostas prestadas pelos envolvidos no ato infracional (fls. 30 a 31).

34. Constam nos processos (60800.245026/2011-52 e 60800.245041/2011-09) Termo de Encerramento de Trâmite Físico ASJIN (SEI nº 1094471 e nº 1094508) e Despachos de distribuição ao Membro Julgador (SEI nº 1151343 e nº 1151344).

35. **É o relato.**

PRELIMINARES

36. **Da Regularidade Processual**

37. O interessado foi regularmente notificado quanto à infração imputada em 11/02/2012 (fl. 33). Apresentou defesa em 07/03/2012 (fls. 35 e 36). A primeira instância levou a cabo a análise da defesa e decidiu por, após análise de todos os dois processos (60800.245026/2011-52 e 60800.245041/2011-09), multar o interessado, em 22/12/2014 (fls. 59 e 06). O interessado, notificado da Decisão de primeira instância, em 25/02/2015, conforme AR (fl. 65 do processo 60800.245026/2011-52 e fl. 67 no processo 60800.245041/2011-09).

38. Apresentou recurso, o autuado, em 05/03/2015 (fls. 66 a 67 do processo 60800.245026/2011-52 e fls. 67 a 68 do processo 60800.245041/2011-09).

39. 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.

FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO

40. **Quanto à fundamentação da matéria - POUSO EM LOCAL NÃO HOMOLOGADO SEM TOMAR PROVIDÊNCIAS QUANTO À SEGURANÇA**

41. Antes que adentremos nessa fase do parecer, faz-se necessário, diante de todo o exposto até aqui, indicar que o Auto de Infração é nulo e assim deve ser considerado por essa instância, provocando o arquivamento de ambos os processos.

42. Vejamos o porquê:

43. Nos dois processos, o texto que consta no histórico do Auto de Infração é o mesmo (e não poderia ser diferente, já que trata de infrações idênticas, cometidas pelo mesmo piloto, com a mesma aeronave, do mesmo operador, no mesmo local, no mesmo dia, apenas em horários diferentes, um pouso aos 07:54 e outro às 13:00), texto esse que descreve:

*O operador da aeronave PR-CMP, permitiu a operação de pouso/decolagem em campo de pouso não homologado, sem tomar as providências cabíveis para garantir a segurança da operação, da aeronave e seus ocupantes e de terceiros, em desacordo com o **RBHA 91.327 (a) (3)**, (grifos meus)*

44. Atentemos para o suporte infralegal que implicaria o Art. 302, inciso II, alínea "n" do CBA:

91.327 - OPERAÇÃO DE HELICÓPTEROS EM LOCAIS NÃO HOMOLOGADOS OU REGISTRADOS.

*(a) Não obstante o previsto no parágrafo 91.102 (d) deste regulamento, pousos e decolagens de helicópteros em locais não homologados ou registrados podem ser realizados, como operação ocasional, sob total responsabilidade do operador (caso de operações segundo o **RBHA 135**) e/ou do piloto em comando, conforme aplicável, desde que:*

(...)

(3) o operador do helicóptero tenha tomado as providências cabíveis para garantir a segurança da operação, da aeronave e seus ocupantes e de terceiros;

(grifo meu)

45. O requisito susmencionado é claro e objetivo, só existe responsabilidade do operador, nos casos de operações (pouso e decolagens) de helicópteros em locais não homologados ou registrados, quando se tratar de operações segundo o RBHA 135.

46. Na data do fato a aeronave constava nos registros da ANAC como TPP (categoria privada) e o operador, o interessado, como pessoa jurídica não incluída como táxi-aéreo ou operador complementar ou sob demanda.

47. Os registros de bordo acostados aos processos e as fotos da aeronave, indicam a empresa HELISAE (serviços aéreos especializados), tipo de operação que é regulada pelo RBHA 91, e ainda, naquele mesmo diário de bordo os voos em questão são caracterizados como privados. Não há, em todos os dois processos, nenhum indicativo de que houve voo comercial irregular ou coisa que o valha, ou que a empresa de serviços aéreos especializado – HELISAE - era a operadora da aeronave, e mesmo se assim o fosse, de que o voo ocorreu mediante relação comercial.

48. Diante disso, não pode essa instância avançar nesse processo, já que o autuado não consta no rol de responsáveis previstos na norma, tomando ao Auto de Infração nulo.

Art. 53. A Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos.

49. E ainda:

Lei nº 9.784/99

Art. 64. O órgão competente para decidir o recurso poderá confirmar, modificar, anular ou revogar, total ou parcialmente, a decisão recorrida, se a matéria for de sua competência.

50. Importante salientar também que da data do fato 11/08/2011 até a presente, já transcorreram mais de seis anos, incidindo a prescrição quinquenal, o que inviabiliza o retorno desses processos para, o que seria, a apuração do real infrator.

51. A Lei nº 9.873, de 23/11/1999, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências, estabelece no caput do seu artigo 1º, este abaixo disposto in verbis:

Lei nº 9.873/99

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

52. Todavia, já existe processo nessa instância (o que se pode verificar através dos mecanismos de controle de processos atribuídos a ASJIN) em desfavor do piloto da aeronave envolvida no ato infracional, o que demonstra que a infração não restará impune ou sem apuração conclusiva.

CONCLUSÃO

53. Pelo exposto, sugiro **DAR PROVIMENTO** ao recurso, **ANULANDO** as duas multas aplicadas pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de CN PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS LTDA, e o arquivamento dos processos 60800.245026/2011-52 e 60800.245041/2011-09.

NUP	Crédito de Multa (SIGEC)	Auto de Infração (AI)	Operador	Data da Infração	Infração	Enquadramento	SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO
60800.245026/2011-52	646016150	06475/2011/SSO	CN PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS LTDA	NA	NA	NA	NA
60800.245041/2011-09	646015151	06476/2011/SSO	CN PARTICIPAÇÕES E EMPREENDIMENTOS LTDA	NA	NA	NA	NA

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

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

JOÃO CARLOS SARDINHA JUNIOR
1580657



Documento assinado eletronicamente por **JOAO CARLOS SARDINHA JUNIOR**, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil, em 13/11/2017, às 13:57, 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 **1193384** e o código CRC **9FC980DC**.