



PARECER Nº 414/2018/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00066.038214/2014-06
INTERESSADO: GENARDO GUIMARÃES GRANJA

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: Operação comercial sem levar a bordo a documentação exigida pela regulamentação.

Enquadramento: alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c os item 135.27(a) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 135 c/c item 91.203(a)(5) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91 c/c item 119.43(d) do RBAC 119.

Aeronave: PR-AVT

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

INTRODUÇÃO

1. Trata-se de processo administrativo instaurado sob o número em referência, sendo que o Auto de Infração nº 954/2014/SPO (fl. 01 do volume SEI nº 0115787) capitula a infração na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c 119.43 do RBAC 119.

2. O Auto de Infração (AI) nº 954/2014/SPO apresenta a seguinte descrição:

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

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

Descrição da ocorrência: Operação comercial sem levar a bordo a documentação exigida pela regulamentação.

HISTÓRICO: No dia 21/06/2014 em SBGR, foi constatado que a aeronave PR-AVT realizava operação comercial de transporte aéreo de enfermos sem que cópia das Especificações Operativas em vigor da empresa Amapil Táxi Aéreo Ltda estivesse a bordo da aeronave, contrariando a seção 119.43 do RBAC 119.

Capitulação: Art. 302, inciso I, alínea (d) da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, cumulado com a seção 119.43 do RBAC 119.

3. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 9/2014/GCTA/121/SP/SPO (fls. 02v/03v do Volume SEI nº 0115787) foi informado que:

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

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

pelo RBAC 135.

Durante a fiscalização, foram verificadas as seguintes irregularidades:

1. A aeronave não portava a bordo cópia das Especificações Operativas da empresa (RBAC 119.43(d));

(...)

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

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

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

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

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

1. Art. 302, inciso I, alínea (d), do CBA, cumulado com a seção 119.43 do RBAC 119, por operar a aeronave em voo comercial de transporte de enfermos sem levar a bordo as Especificações Operativas em vigor da empresa;

(...)

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

1. Art. 302, inciso III, alínea (e), do CBA, cumulado com a seção 119.43 do RBAC 119, por permitir a operação da aeronave em voo comercial de transporte de enfermos sem levar a bordo as Especificações Operativas em vigor da empresa;

(...)

Anexos:

1. Registro fotográfico do desembarque do paciente durante a operação de transporte de enfermos com a aeronave PR-AVT;

2. Registro fotográfico da página nº 36 do diário de bordo nº 009/PR-AVT/2014;

3. Registro Fotográfico da habilitação do comandante da aeronave;

4. Registro Fotográfico da listagem do kit de primeiros socorros a bordo da aeronave durante a atividade de fiscalização;

5. Cópia de páginas das E.O. em vigor da empresa;

6. Informações do sistema SACI acerca da aeronave PR-AVT;

7. Informações do sistema SACI acerca do comandante da aeronave PR-AVT;

8. Informações do sistema SACI acerca do copiloto da aeronave PR-AVT.

4. Fotografia que a fiscalização reporta ser referente ao desembarque de paciente da aeronave PR-AVT (fl. 04 do volume SEI nº 0115787).

5. Página 006 do diário de bordo nº 009/PR-AVT/2014 (fl. 04v do volume SEI nº 0115787) em que consta registrado voo na data de 21/06/2014, no trecho SBCG-SBGR, tendo sido registrado como comandante o piloto "GRANJA", Código ANAC 674762.

6. Fotografia da habilitação do piloto GENARDO GUIMARAES GRANJA, Código ANAC 674762 (fl. 05 do volume SEI nº 0115787).

7. Listagem de conteúdo de estojo de medicamento (fl. 05v do volume SEI nº 0115787), que

cita os seguintes itens:

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

8. Páginas das Especificações Operativas da empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA. (fls. 06/09 do volume SEI nº 0115787).

9. Página do SACI referente à aeronave PR-AVT (fl. 10 do volume SEI nº 0115787).

10. Página do SACI referente ao aeronavegante Genardo Guimarães Granja (fl. 11 do volume SEI nº 0115787).

11. Página do SACI referente ao aeronavegante Ricardo Nadeu Bijos (fl. 12 do volume SEI nº 0115787).

DEFESA

12. O interessado foi notificado do Auto de Infração em 21/08/2014, conforme demonstrado em AR (Aviso de Recebimento) (fl. 14 do Volume SEI nº 0115787). Foi apresentada Defesa (fls. 17/20 do Volume SEI nº 0115787), que foi recebida em 11/09/2014.

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

14. Acrescenta que o campo destinado a código de ementa não condiz com o disposto no Anexo II à Resolução nº 25, de 25 de abril de 2008, pois não há a previsão do código 00.0007565.0076. Neste esteio, alega que tal invalidação ocorre quando o ato está em desconformidade com a resolução supra. Considera que os elementos constitutivos do ato administrativo (Competência, Finalidade, Forma)

são vinculados à lei e se não preencherem os requisitos preconizados na mesma são passíveis de nulidade, conforme conteúdo contido no Auto de infração 954/2014/SPO. Desta feita, afirma que faltaram alguns requisitos capazes de atestar a suposta infração cometida e, por conseguinte, dar maior credibilidade ao rito, em face à formalística rígida que se instalou. Logo, alega que não ocorreu lavratura do auto na forma prescrita dentro dos requisitos da legalidade, uma vez que o revestimento exterior não contemplou todos os itens, os quais eram imprescindíveis ao seu aperfeiçoamento, nos termos do art. 2º, inciso VIII do diploma legal supracitado.

15. Com relação ao mérito, informa que na apreciação do capítulo III do título IX da Lei nº 7565/86 - DAS INFRAÇÕES, faz-se necessário uma análise sistêmica do texto normativo, de tal sorte que a denotação das palavras deva ser entendida em sua acepção técnica. Ao tratar das infrações, deve-se interpretar o art. 302 do CBA com muito cuidado, a fim de não se fazer injustiça, uma vez que o mesmo retrata várias condutas tipificadas como infração, sendo taxativo. Alega que nos termos do item 4.3 da IAC 012-1001 de 31/01/2003, a qual regulamentava o processamento de irregularidades no âmbito da aviação civil, preconizava que o auto de infração "deveria conter, de forma clara, a descrição da irregularidade". Sendo assim, pressupõe a perfeita adequação da suposta conduta discrepante da empresa com o preceito emanado no código aeronáutico e demais legislações subsidiárias, visto que paira sobre o atuado (empresa) o princípio da presunção de inocência consagrado na Carta Magna, fazendo-se uma analogia com o que dispõe a legislação penal brasileira. Considera que pode-se analisar que a Administração Pública ao afirmar "... foi constatado que a aeronave PR-AVT realizava operação comercial de transporte aéreo de enfermos sem que cópia das Especificações Operativas em vigor da empresa Amapil Táxi Aéreo LTDA. estivesse a bordo da aeronave, contrariando a seção 119.43 do RBAC 119", cometeu algumas impropriedades, a saber: a)- Quem constatou o fato? b)- Tal constatação foi baseada em qual tipo de fiscalização?

16. Alega que a Autoridade de Aviação Civil ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso I, alínea "d" o fez incorretamente, porque o preceito mandamental enuncia que o tripulante "*utilizou ou empregou aeronave (PR-AVT) sem os documentos exigidos ou sem que estes estivessem em vigor*", tendo em vista que de acordo com o disposto na Seção 91.203 do RBHA 91 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS, alínea (a) (1) certificado de matrícula e certificado de aeronavegabilidade, válidos, emitidos pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB); (2) manual de voo e lista de verificações; (3) NSCA 3-5 e 3-7, expedidas pelo CENIPA; (4) exceto para aeronaves operadas segundo o RBHA 121 ou 135: (i) apólice de seguro ou certificado de seguro com comprovante de pagamento; (ii) licença de estação da aeronave; (iii) Ficha de Inspeção Anual de Manutenção (FIAM) ou registro dos últimos serviços de manutenção que atestaram a IAM; e (5) para aeronaves operando segundo os RBHA 121 ou 135, os documentos e manuais requeridos pelo RBHA aplicável. Alega que todos os documentos exigidos estavam em vigor, bem como os respectivos manuais. Considera que não há que se falar em cometimento de infração. Dispõe que nesse esteio, ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso I, alínea "d" do CBA a Administração Pública o fez de forma equivocada, na medida em que o critério da tipicidade, o qual há de ocorrer à perfeita justaposição da conduta do suposto infrator ao preceito emanado da legislação, fato esse efetivamente não aconteceu, pois ao capitular sob a égide do dispositivo do referido Código, Lei nº 7565/86 dever-se-ia analisar minuciosamente o que foi avaliado pela ANAC com o que de fato ocorreu levando-se em consideração a referência legal capitulada.

17. Argui que a seção 119.43 do RBAC 119 não estipula a obrigatoriedade de estar a bordo das aeronaves cópia das Especificações Operativas, mas sim que os operadores da aeronave, quais sejam: os tripulantes deverão manter-se informados dos preceitos oriundos das mesmas, nos termos da alínea "c" da Seção mencionada, a título de atitude procedimental. Dispõe que, muito embora, na alínea "d" enuncia a necessidade das aeronaves possuírem "... uma cópia fiel das partes relevantes de suas especificações operativas ...". Nesse contexto há que se saber o que é parte relevante da especificação operativa. Assim sendo, depreende-se que não há necessidade de se obter dentro da aeronave a Especificação Operativa em sua plenitude (totalidade), e neste cenário não aconteceu a contrariedade da Seção aludida do RBAC 119. Alega que, portanto, o auto de infração retrata uma situação em que não há consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como a descrição da ocorrência, porque ao mencionar que "*utilizou ou empregou aeronave (PR-A VT) sem os documentos exigidos ou sem que estes estivessem em vigor*", na

descrição da ocorrência, e tipificar no art. 302, inciso I, alínea "d" - existem dois parâmetros alternativos, ou seja, sem documentos exigidos ou com os mesmos vencidos. Porém, o auto não faz alusão a quais documentos estavam vencidos e tampouco quais estavam faltando, uma vez que a norma versa acerca de documentos, logo é mais de um diferente do caso concreto. Deste modo, considera o fato impeditivo para a realização, inclusive de convalidação do mesmo, haja vista que a descrição da ocorrência não estar em sintonia com a capitulação.

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

CONVALIDAÇÃO

19. O setor competente, em 03/02/2015 (fl. 21 do Volume SEI nº 0115800), convalidou o AI nº 954/2014/SPO alterando a capitulação para o previsto na alínea "c" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a seção 119.43 do RBAC 119.

DEFESA APÓS CONVALIDAÇÃO

20. O interessado foi notificado a respeito da convalidação em 18/02/2015, conforme demonstrado em AR (fl. 23 do Volume SEI nº 0115800). Apresentou Defesa após a convalidação (fls. 28/32 do Volume SEI nº 0115800)

21. Reiterou argumentos já apresentados na Defesa Prévia. Acrescenta que muitos processos administrativos, notadamente os mais antigos, tiveram início com a Notificação de Infração, instrumento este que apenas deveria cientificar o suposto infrator da existência de um Auto de Infração que havia sido lavrado contra ele. Informa que tal hipótese ocorreu sobretudo sob a égide da IAC-012-1001, cuja vigência teve seu termo inicial 31/01/2003 e termo final 27/08/2007. Esclarece que o que quer salientar é que o Auto de Infração, em hipótese alguma poderia faltar ao processo administrativo, sendo o mesmo "*condicio sine qua non*" à existência do processo, nem tampouco ser substituído, pela então Notificação de Infração, que era somente instrumento obrigatório para cientificar o administrado infrator. Informa que foi o que efetivamente aconteceu, com o caso concreto, visto que a Administração Pública expediu um AI nº 954/2014/SPO, o qual capitulava a suposta infração no art. 302, mas em situação diferente ao disposto no inciso II, alínea "c". Porém, posteriormente, foi expedida uma Notificação de Convalidação. Considera que a ANAC tentou corrigir um vício oriundo da peça vestibular (original), qual seja, o auto supramencionado, contudo, não poderia fazê-lo, por intermédio de uma Notificação de Convalidação, haja vista que se os efeitos são "*ex tunc*" os mesmos retroagirão a sua gênese, entretanto o instrumento legal não foi o adequado, tendo em vista que a Resolução não preconiza tal documento (notificação de convalidação), a fim de que se possa efetivamente substituir ou retificar o anterior expedido. Considera que de acordo com a razoabilidade, dever-se-ia anular o feito, pois a partir do momento que se muda a capitulação do auto, os demais atos, em corolário, também mudarão de forma substantiva, inclusive no que concerne ao histórico, bem como, a Descrição da Ocorrência e o Código da Ementa.

22. Alega que a Decisão exarada, por essa Agência, em 03/02/2015, embora tivesse estabelecido a necessidade de expedir a Notificação de Convalidação nº 94/2015/ACPI/SPO/RJ, mencionando os motivos da aplicação da nova Capitulação do suposto ato infracional, não levou em consideração o disposto no art. 2º, parágrafo 1º da Resolução nº 199, datada de 13/09/2011, uma vez que a Administração Pública após expedir o auto de infração, confeccionou outro ato administrativo (CONVALIDAÇÃO), efetuando a retificação do enquadramento da suposta infração, considera que este era o momento oportuno à propositura de Termo de Ajustamento de Conduta. Todavia, essa Agência não concedeu oportunidade do interessado fazê-lo .

23. Acrescenta, ainda, que a Administração Pública ao realizar o enquadramento no art. 302, inciso II, alínea "c" cometeu algumas impropriedades, haja vista que ao mencionar: "... *que o tripulante Genardo Guimarães Granja pilotou a aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência ...*" não especificou qual a habilitação de piloto, o mesmo não portava, quais os documentos da aeronave ou equipamentos de sobrevivência estavam ausentes, naquele momento.

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

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

25. O setor competente, em decisão motivada (SEI nº 0222222 e SEI nº 0339788) de 18/01/2017, considerou que restou configurada a prática da infração à legislação vigente, em especial ao previsto no art. 302, inciso II, alínea "c" do CBA. Aplicou a multa em seu patamar mínimo, no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), haja vista a ausência de circunstâncias agravantes previstas no parágrafo segundo e a existência de circunstância atenuante prevista no parágrafo primeiro, inciso III do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008.

RECURSO

26. Consta extrato do sistema dos correios (SEI nº 0421581) demonstrando a entrega de objeto em 30/01/2017.

27. O interessado apresentou recurso, que foi recebido em 13/02/2017 (SEI nº 0429972).

28. No recurso dispõe, preliminarmente, sobre a duplicidade da penalidade e da ilegitimidade do Auto de Infração. Registra que a infração descrita no Auto de Infração em tela já foi autuada através do Auto de Infração nº 946/2014/SPO, que imputou à empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA. (operadora da aeronave) a prática da infração disposta no item regulamentar 119.43 do RBAC 119. Logo, o presente auto de infração está em duplicidade como AI nº 946/2014/SPO. Neste sentido, frisa que é a empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA., que deve responder pela suposta prática da infração, e não, o piloto GENARDO GUIMARÃES GRANJA, que não possui responsabilidade com o cumprimento do item regulamentar 119.43 do RBAC 119.

29. Discorre sobre ofensa ao devido processo legal, informando que não obstante a ilegitimidade do autuado, ainda no que se refere ao mérito em si da autuação, também não assiste razão para procedência do presente auto de infração. Ressalta que no dia da suposta infração, a autuada/recorrente não estava realizando operação comercial de transporte aéreo de enfermos, conforme se observa pelo diário de bordo da aeronave, e tão pouco, fora solicitado pelo agente responsável pela fiscalização, que o mesmo estivesse a procura de cópia das Especificações Operativas em vigor a época. Alega que não assiste razão para a procedência do auto de infração, pois não há prova nos autos que demonstre o que foi descrito no Auto de Infração. Informa que sempre cumpriu com suas obrigações e responsabilidades, em especial, com os regulamentos e determinações expedidas pela ANAC.

30. Ressalta que se o agente fiscalizador, responsável pela autuação, tivesse observado o procedimento previsto no Programa de Inspeções de Segurança Operacional de Rampa - PISOR, bem como, outros dispositivos legais que dizem respeito a forma de fiscalização e autuação, como por exemplo, dado ciência ao autuado da suposta prática da infração no momento da fiscalização, o presente auto de infração poderia ser evitado, uma vez que, tudo indica que a malfadada autuação, ocorreu pela incoerência do agente fiscalizador, deixando assim, de cumprir com a legislação pertinente a inspeção ou constatação de infração. Transcreve os itens 7.3, 7.16, 10.3, 12.1 e 12.5 que informa ser do Programa

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

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

32. Reitera alegações de mérito apresentadas na Defesa.

33. Alega que a Autoridade de Aviação Civil ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso III, alínea "e" o fez incorretamente, porque o preceito mandamental enuncia que a empresa AMAPIL TÁXI AÉREO LTDA "deixou de observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves" e, em corolário, no caso concreto a lei preconiza duas situações, ou seja, manutenção e operação, portanto há duas vertentes, quais sejam: manutenção e operação, ambas concomitantes. Dispõe que, contudo, a empresa em momento algum deixou de observar as normas e regulamentos concernentes à manutenção da aeronave PR-AVT, porque a mesma encontra-se aeronavegável, tendo em vista que sua (IAM) - Inspeção Anual de Manutenção estava válida até 08 de março de 2015 e demais inspeções e revisões estão nos padrões estabelecidos pelos fabricantes de componentes e demais produtos aeronáuticos. Acrescenta que a aeronave em tela estava voando de acordo com o estabelecido na Seção 91.7(a) do RBHA 91 "ninguém pode operar uma aeronave civil a menos que ela esteja em condições aeronavegáveis". E que por ser uma aeronave pertencente à empresa de táxi aéreo, a mesma estava operando sob a égide da Subparte "B" (regras de operação de voo) do RBAC 135. Avalia que, deste modo, o dispositivo é claro ao enumerar as duas situações simultaneamente, fato que efetivamente não ocorreu. Argui que, nesse esteio, ao efetuar o enquadramento no art. 302, inciso III, alínea "e" do CBA, a Administração Pública o fez de forma equivocada, na medida em que o critério da tipicidade, o qual há de ocorrer à perfeita justaposição da conduta da suposta infratora ao preceito emanado da legislação, fato esse que considera que efetivamente não aconteceu, pois ao capitular sob a égide dos dispositivos do referido Código, Lei nº 7565/86, dever-se-ia analisar minuciosamente o que foi avaliado pela ANAC com o que de fato ocorreu levando-se em consideração a referência legal capitulada.

34. Questiona o enquadramento da infração na seção 119.43 do RBAC 119, reiterando argumentos apresentados na defesa. Neste ponto, acrescenta que o auto de infração retrata uma situação em que não há consonância da tipificação capitulada com o histórico, bem como a descrição da ocorrência, porque ao mencionar que "não observar as normas e regulamentos relativos à operação das

aeronaves", na descrição da ocorrência, e tipificar no art. 302, inciso III, alínea "e" - existem dois parâmetros, manutenção e operação. Porém, o auto faz alusão, apenas, a vertente referente à operação da aeronave.

35. Requer que seja admitido o recurso, julgando-se procedente o mesmo, diante da ilegitimidade do autuado, ou, superado a preliminar de ilegitimidade, ante a inobservância ao devido processo legal por parte do inspetor, e, conseqüentemente, reformada a decisão administrativa que determinou a imposição da penalidade de multa no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais).

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

36. Ofício nº 531/2014/GTPO-SP/GOAG/SPO (fl. 13 do Volume SEI nº 0115787) de encaminhamento de Autos de Infração.
37. E-mail referente a encaminhamento de processo (fl. 15v do Volume SEI nº 0115787).
38. Despacho de encaminhamento do processo (fl. 16 do Volume SEI nº 0115787).
39. Notificação de convalidação (fl. 22 do Volume SEI nº 0115800).
40. Folha de encaminhamento de documentação (fl. 24 do Volume SEI nº 0115800).
41. Notificação de convalidação (fls. 25/26 do Volume SEI nº 0115800).
42. AI nº 954/2014/SPO (fl. 27 do Volume SEI nº 0115800).
43. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0115802).
44. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 0339785).
45. Página do SACI referente ao aeronavegante Genardo Guimarães Granja (SEI nº 0362859).
46. Extrato do SIGEC (SEI nº 0362867).
47. Notificação de decisão (SEI nº 0362874).
48. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 0990866).
49. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 1962648).

50. É o relatório.

MÉRITO

51. **Fundamentação da Matéria** - Operação comercial sem levar a bordo a documentação exigida pela regulamentação.

51.1. No AI nº 954/2014/SPO consta a capitulação da infração na alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 - CBA c/c a seção 119.43 do RBAC 119. Posteriormente, o AI foi convalidado pelo setor de primeira instância alterando a capitulação para o previsto na alínea "c" do inciso II do art. 302 do CBA c/c a seção 119.43 do RBAC 119.

51.2. No AI nº 954/2014/SPO foi descrita a realização de operação comercial de transporte aéreo de enfermos sem que cópia das Especificações Operativas em vigor da empresa Amapil Táxi Aéreo Ltda. estivesse a bordo da aeronave PR-AVT. Neste sentido, segue o disposto na seção 119.7 do RBAC 119, em vigor à época.

RBAC 119

119.7 - Especificações operativas

- (a) Cada especificação operativa emitida para um detentor de certificado deve conter:
 - (1) as autorizações, limitações e procedimentos segundo os quais cada espécie de operação, se aplicável, deve ser conduzida; e
 - (2) outros procedimentos segundo os quais cada classe e tamanho de aeronave deve ser operada;
- (b) Exceto quanto aos parágrafos das especificações operativas identificando espécies de operações autorizadas, as especificações operativas são vinculadas, mas não constituem parte do Certificado ETA ou do COAP.

51.3. Conforme disposto no item 119.7(a) do RBAC 119 a especificação operativa é emitida para o detentor de certificado, no caso em questão, a empresa de táxi aéreo. Além disso, no item 119.7(b) do RBAC 119 é explícito que as especificações operativas são vinculadas ao Certificado da empresa de transporte aéreo.

51.4. Segue, ainda, o disposto no item 135.63(a)(2) do RBAC 135, em vigor à época:

RBAC 135

135.63 Requisitos de conservação de registros

(a) Cada detentor de certificado deve conservar em seu escritório principal de administração ou em outros locais aprovados pela ANAC, e colocar à disposição dos inspetores de aviação civil, o seguinte:

(...)

(2) as especificações operativas emitidas em seu nome;

(...)

51.5. Diante do exposto no item 135.63(a)(2) do RBAC 135, bem como, na seção 119.7 do RBAC 119, conclui-se que a especificação operativa é documentação relativa à empresa aérea, que informa, dentre outras coisas, as aeronaves que podem ser operadas comercialmente pela empresa aérea. Assim, ainda que nas especificações operativas sejam listadas as aeronaves a serem operadas pela empresa, este documento é emitido em nome da empresa aérea, vinculado ao seu certificado. Desta forma, não entendo que a especificação operativa seja documento da aeronave, no caso em questão da aeronave PR-AVT, mas sim um documento da empresa, neste caso, da empresa Amapil Táxi Aéreo Ltda.. Neste sentido, segue o disposto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA e na alínea "c" do inciso II do art. 302 do CBA.

CBA

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

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

(...)

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

(...)

c) pilotar aeronave sem portar os documentos de habilitação, os documentos da aeronave ou os equipamentos de sobrevivência nas áreas exigidas;

(...)

51.6. Diante do exposto, no presente caso não cabe a capitulação do ato tido como infracional descrito no AI nº 954/2014/SPO na alínea "c" do inciso II do art. 302 do CBA, em função da especificação operativa ser um documento emitido para a empresa e não para a aeronave, não representando, assim, um documento da aeronave. Destarte, é mais adequada para o presente caso a capitulação disposta na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA, em função de ser descrita a realização de operação comercial sem os documentos exigidos, no caso as especificações operativas da empresa.

51.7. Segue o que dispõe o item 135.27(a) do RBAC 135 a respeito dos documentos requeridos

a bordo da aeronave.

RBAC 135

135.27 Documentos requeridos a bordo da aeronave

(a) O detentor de certificado deverá levar a bordo de cada uma de suas aeronaves os documentos previstos no item 91.203 do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.

51.8. Assim, de acordo com o disposto no item 135.27(a) do RBAC 135 deve ser observado o estabelecido no item 91.203 do RBHA 91, apresentado a seguir.

RBHA 91

91.203 - AERONAVE CIVIL. DOCUMENTOS REQUERIDOS

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

(...)

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

(...)

51.9. Assim, verifica-se que no caso de aeronave sendo operada segundo o RBAC 135 deve ser considerado o requerido pelo RBHA aplicável, devendo ser considerado ainda o disposto no item 119.1(b)(2), apresentado a seguir.

RBAC 119

119.1 – Aplicabilidade

(...)

(b) Este regulamento estabelece:

(...)

(2) os requisitos para certificação que um operador deve atender para obter e manter um certificado autorizando operações segundo os RBAC 121, 125 ou 135 e as especificações operativas para cada espécie de operação a ser conduzida e para cada classe e tamanho de aeronave a ser operada segundo o RBAC 121 ou 135;

51.10. Portanto, no item 119.1(b)(2) do RBAC 119 é esclarecido que tal regulamento estabelece requisitos que um operador deve atender para manter um certificado autorizando operações segundo o RBAC 135, assim o cumprimento do previsto no RBAC 119 também é aplicável para operadores já certificados e operando segundo o RBAC 135, devendo, assim, ser observado o disposto no item 119.43(d) do RBAC 119.

RBAC 119

119.43 - Obrigações do detentor de certificado em relação às suas especificações operativas

(...)

(d) Em suas operações, cada detentor de certificado deve manter em suas aeronaves uma cópia fiel das partes relevantes de suas especificações operativas. Operadores que atuam no estrangeiro devem manter uma cópia fiel traduzida para o inglês das partes relevantes de suas especificações operativas em cada aeronave que realize tais operações.

51.11. Portanto, sendo o RBAC 119 aplicável para operações conduzidas segundo o RBAC 135, resta demonstrada a necessidade de se manter uma cópia fiel de partes relevantes das especificações operativas na aeronave.

51.12. Assim sendo, deve ser considerado o disposto no art. 166 do CBA, que estabelece que o comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave. Portanto, diante do estabelecimento de tal responsabilidade ao comandante, sendo o documento requerido para a operação da aeronave,

conforme o disposto no requisito 91.203(a)(5) do RBHA 91, o ato tido como infracional descrito no AI nº 954/2014/SPO é de responsabilidade do comandante da aeronave.

51.13. Diante do exposto, considero que a capitulação mais adequada para o descrito no AI nº 954/2014/SPO é a prevista na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c item 135.27(a) do RBAC 135 c/c item 91.203(a)(5) do RBHA 91 c/c item 119.43(d) do RBAC 119. Desta forma, considero necessário convalidar a capitulação disposta no referido AI.

51.14. Verifica-se que há congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração e a decisão de primeira instância, diante da irregularidade da realização de operação comercial sem levar a bordo a documentação exigida pela regulamentação. No entanto, conforme apontado acima, o enquadramento pode ser alterado e o AI nº 954/2014/SPO pode ser convalidado.

51.15. Diante do exposto, aponto que no caso em tela, a ocorrência tida como infracional no AI nº 954/2014/SPO suporta ato de convalidação, tendo em vista o disposto no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, que dispõe:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 19. Os vícios processuais meramente formais ou de competência presentes no auto de infração são passíveis de convalidação em qualquer fase do processo, por ato da autoridade competente para julgamento, com indicação do vício e da respectiva correção.

§ 1º No caso de convalidação dos vícios meramente formais que tenham potencial para prejudicar o direito de defesa, será concedido novo prazo de defesa ou de recurso ao autuado, conforme a fase processual, para a manifestação.

§ 2º No caso de convalidação de vícios processuais que não tenham potencial para prejudicar o direito de defesa do autuado, inclusive os de competência, não será concedido prazo do § 1º deste artigo.

51.16. No presente caso, a convalidação que deve ser efetuada se enquadra no previsto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, devendo ser concedido novo prazo de recurso ao autuado para manifestação. Observa-se que o instrumento de convalidação deverá identificar a alteração de enquadramento da conduta do autuado, apontando como dispositivo legal infringido a alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c item 135.27(a) do RBAC 135 c/c item 91.203(a)(5) do RBHA 91 c/c item 119.43(d) do RBAC 119.

51.17. Diante do exposto, verifica-se a necessidade de notificar o interessado e conceder prazo de recurso para a sua manifestação, cumprindo o disposto no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.

51.18. Cabe, ainda, mencionar os valores previstos na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época, para infração capitulada na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA (patamar mínimo R\$1.200,00 / patamar médio R\$2.100,00 / patamar máximo R\$3.000,00).

51.19. Verifica-se, que em decisão de primeira instância, de 18/01/2017, foi confirmado o ato infracional, aplicando a multa, capitulada na alínea "c" do inciso II do art. 302 do CBA, no patamar mínimo no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais).

51.20. Assim, deve ser notificado o o Recorrente ante a possibilidade de agravamento da pena para o valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), de forma que o mesmo, querendo, venha formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99.

CONCLUSÃO

52. Pelo exposto, sugiro pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 954/2014/SPO, modificando o enquadramento para o previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c item 135.27(a) do RBAC 135 c/c item 91.203(a)(5) do RBHA 91 c/c item 119.43(d) do RBAC 119, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação dos Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução

ANAC nº 472/2018.

53. Sugiro, ainda, para que se notifique o Recorrente ante a possibilidade de agravamento da pena para o valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), de forma que o mesmo, querendo, venha formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99.

54. Em sendo assim, deve-se observar, então, o prazo de 10 (dez) dias, para que o interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à convalidação do Auto de Infração nº 954/2014/SPO e/ou a possibilidade de agravamento da sanção aplicada pelo setor de decisão de primeira instância.

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

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

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



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 09/01/2019, às 14:36, 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 **2544560** e o código CRC **E8CDC632**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 11/2019

PROCESSO Nº 00066.038214/2014-06
INTERESSADO: GENARDO GUIMARÃES GRANJA

Brasília, 07 de fevereiro de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por GENARDO GUIMARÃES GRANJA, CPF 20302860100, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 18/01/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 800,00 (oitocentos reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 954/2014/SPO, pela prática de realizar operação comercial sem levar a bordo a documentação exigida pela regulamentação. A infração ficou capitulada, após convalidação, alínea "d" do inciso I do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c os item 135.27(a) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 135 c/c item 91.203(a)(5) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91 c/c item 119.43(d) do RBAC 119.

2. Com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 414/2018/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 2544560], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

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

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

- pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 954/2014/SPO, modificando o enquadramento para o previsto na alínea "d" do inciso I do art. 302 do CBA c/c item 135.27(a) do RBAC 135 c/c item 91.203(a)(5) do RBHA 91 c/c item 119.43(d) do RBAC 119, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação dos Auto de Infração para que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, com fundamento no §1º do art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018.
- pela NOTIFICAÇÃO do Recorrente ante a possibilidade de agravamento da pena para o valor de R\$ 1.200,00 (mil e duzentos reais), de forma que o mesmo, querendo, venha formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/99. Em sendo assim, deve-se observar, então, o prazo de 10 (dez) dias, para que o interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à convalidação do Auto de Infração nº 954/2014/SPO e/ou a possibilidade de agravamento da sanção aplicada pelo setor de decisão de primeira instância.

À Secretaria.

Notifique-se.

Publique-se

Cássio Castro Dias da Silva
SIAPE 1467237



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 07/02/2019, às 16:04, 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 **2578347** e o código CRC **49099BD1**.

Referência: Processo nº 00066.038214/2014-06

SEI nº 2578347