



PARECER Nº 428/2020/JULG ASJIN/ASJIN
PROCESSO Nº 00065.069306/2013-59
INTERESSADO: MANAUS AEROTÁXI LTDA

PROPOSTA DE DECISÃO

Infração: A empresa, em sua função de operador aéreo responsável pela condução e acompanhamento de seus voos, permitiu operação dentro do espaço aéreo designado como RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum) sem que houvesse autorização para tal operação em suas Especificações Operativas.

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c item (a) da Seção 3 e item (b)(1) da Seção 4, ambos do Apêndice G do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91 c/c item 119.5(c)(8) do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 119.

Auto de Infração: 04209/2013

Data da Infração: 18/02/2011

Crédito de multa: 655192160

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

INTRODUÇÃO

1. O Auto de Infração (AI) nº 04209/2013 (fl. 01 do arquivo SEI nº 1646053) apresenta a seguinte descrição:

CÓDIGO ANAC PILOTO	MARCAS DA AERONAVE
409979	PR-MPF

OCORRÊNCIA

DATA	HORA	LOCAL
18/02/2011	12:30	Trecho: SBEG PARA SBSP

Descrição da ocorrência: II - Execução de serviços aéreos de forma a comprometer a ordem ou a segurança pública, ou com violação da normas de segurança dos transportes;

HISTÓRICO: Durante auditoria de operações na empresa Manaus Aerotáxi Ltda, GIASO Nº 13543/2012 realizada no período de 22 a 24/10/2012 no Aeroporto Internacional Brigadeiro Eduardo Gomes, em Manaus, Foram confrontadas informações retiradas da página nº 000235 do Diário de Bordo da aeronave supracitada com aquelas obtidas através do Ofício nº 286/ATM/71593 do CINDACTA IV. Constatou-se assim houve operação dentro do espaço aéreo designado como RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum) sem que houvesse autorização para tal operação nas Especificações Operativas da empresa. Na ocasião, o tripulante ROQUE JESUS DOS REIS (CANAC 409979) exercia a função de comandante. A empresa, em sua função de operador aéreo responsável pela condução e acompanhamento de seus voos, permitiu tal procedimento.

Houve descumprimento do item 91.706 do RBHA 91.

2. Consta extrato de página do sistema SACI referente ao aeronavegante Sr. Roque Jesus dos Reis (fl. 02 do arquivo SEI nº 1646053).
3. No Relatório de Fiscalização (fls. 03/03v do arquivo SEI nº 1646053) são reiteradas as informações constantes do AI nº 04209/2013. Consta, ainda, em tal Relatório tabela que relaciona nome do tripulante, data e nº da folha do Diário de Bordo, sendo listada em tal tabela os dados pertinentes à ocorrência descrita no AI nº 04209/2013.
4. Consta a página nº 000235 do Diário de Bordo da aeronave PR-MPF (fl. 04 do arquivo SEI nº 1646053), referente à data de 18/02/2011, em que foi registrado o voo no trecho SBEG-SBSP, mencionado no AI nº 04209/2013.
5. No Ofício nº 286/ATM/71593 (fl. 05 do arquivo SEI nº 1646053), encaminhado pelo Quarto Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo do Comando da Aeronáutica para a ANAC, é informado que são encaminhadas as informações sobre operações RVSM da aeronave PR-MPF nos anos de 2010, 2011 e 2012.
6. Consta tabela que relaciona voos da aeronave PR-MPF (fl. 06 do arquivo SEI nº 1646053), sendo listado o voo realizado na data de 18/02/2011, no trecho SBEG-SBSP. Destaca-se que nos campos "FL INICAL" e "FL FINAL" é informado o nível de voo 410.

DEFESA

7. O interessado foi notificado do Auto de Infração em 03/06/2013, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 07 do arquivo SEI nº 1646053), tendo apresentado Defesa (fls. 08/10v do arquivo SEI nº 1646053), que foi recebida em 09/07/2013.
8. Na Defesa aborda o **pressuposto subjetivo de legitimidade passiva**, alegando que não pode figurar como autuada por absoluta falta de autorização legal, como afirma que restará comprovado em nome dos princípios da legalidade e da segurança jurídica. Aduzindo a ocorrência de ilegitimidade passiva.
9. A respeito do **suporte fático** alega que o Ofício nº 286/ATM/71593, de 30 de novembro de 2012, do CINDACTA IV, não reportou a ocorrência de operação RVSM nos voos citados nos Autos de Infração. Acrescenta que conforme previsão estatuída no AIP Brasil ENR2.1-1, de 23 de agosto de 2012, exceto nos casos previstos nas Cartas de Rotas para a continuidade de Níveis em algumas Rotas ATS, os níveis de Cruzeiro a serem utilizados no Espaço Aéreo RVSM dependem do rumo magnético. Afirma que tal qual aduzem os itens 1.5, 1.6 e 1.7 da referida publicação, respectivamente, *"aeronaves não aprovadas RVSM, também, poderão voar no espaço aéreo RVSM, se atendidas as condicionantes dispostas nesta regulamentação; será aplicada a separação vertical mínima de 2.000 pés entre as aeronaves não aprovadas RVSM e entre estas e as demais aeronaves; independente do "status" de aprovação RVSM da aeronave, os níveis de voo poderão ser utilizados conforme descrito no item 1.2"*.
10. Ressalta, ainda, que o Ofício nº 286/ATM/71593, de 30/11/2012, do CINDACTA IV, não informa que o referido aeronauta operou em ambiente RVSM no voo em epígrafe. Afirma que é sabido que o Centro de Controle de Área - ACC tem o fito de otimizar o Controle de Tráfego Aéreo, conforme previsão estatuída na ICA 100-12/2009, que versa sobre as REGRAS DO AR E SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO, nos subitens 7.9.1.2, 7.9.2, 7.9.3 e 7.9.4., apresentando transcrição de tais itens.
11. Consigna que, conforme publicação AIP BRASIL ENR 2.2.1, de 15/01/2009, em seus itens 1.5, 1.6 e 1.7, é possível que uma aeronave ainda não certificada perante à ANAC opere em espaço aéreo RVSM, não significando que esteja em ambiente RVSM, mas como separação vertical de 2.000 pés, conforme previsão sinalizada no item 7.9.2 da publicação mencionada acima. Afirma que no voo em epígrafe o Comandante solicitou ao Controle de Tráfego Aéreo autorização para operar em níveis CVSM

(Conventional Vertical Separation Minimum), ou seja, abaixo do nível 290, assim com acima do nível 410. Repisa que mantendo-se em níveis CVSM. Acrescenta que a demanda sinalizada no console do Controlador de Tráfego Aéreo determinará a aceitação no nível solicitado, cabendo ao mesmo aceitar ou não, inserindo-o, ou não, nos níveis CVSM e RVSM.

12. Questiona a **responsabilidade** da empresa e informa que a questão principal que permeia a peça defensiva reside nas seguintes questões:

1. *"Estaria a Empresa Manaus Aerotáxi Ltda, assim como qualquer outra, no seu acervo de responsabilidades, sujeita à responsabilidade por atos que, **segundo a legislação pertinente**, são da alçada exclusiva do Comandante de uma Aeronave?"*
2. *" Seria a Empresa citada responsável, repise-se, por uma **decisão que a Lei elegeu como exclusiva do Comandante de uma Aeronave**, adotada sem a ingerência da referida Pessoa Jurídica, por precisa falta de competência, tutela e definição legal, assim como o é com a responsabilidade por ter permitido, através de seu Diretor de Operações, que um Aeronauta extrapolasse a Jornada de Trabalho, por ter sido escalado para o voo pela própria Empresa, com a aceitação do Comandante? Ou, ainda, pelo fato de seu co-piloto cumprir nova jornada, sem respeitar período de repouso mínimo de 24 (vinte e quatro) horas, após a jornada superior a 15 (quinze) horas, compondo tripulação simples?"*

13. Descreve que ao acessar o Sistema de Multas e Infrações - SMI, o Inspetor de Aviação Civil - INSPAC, com o fito de lavrar Autos de Infração, deve certificar-se que a conduta pode ser classificada como infracional, indicando especificamente seu destinatário, para aderir a finalidade pública ao seu intento, sob o risco de incorrer em desvio de finalidade. Acrescenta que o INSPAC de posse do Relatório de Fiscalização, assim como do GIASO, ao preencher o formulário no SMI, no campo "HISTÓRICO", deve elaborar texto hábil a noticiar a suposta infração à norma, sinalizando **o momento exato do conflito com a norma**, seguindo-se, no campo "CAPITULAÇÃO", à informação da previsão estatuída no Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA coerente à alegação colacionada no campo anterior. Assim, questiona: *"E, se não houver tipificação na Lei?"*. Neste diapasão, informa que caso se esteja diante de um fato considerado como em conflito com a norma legal, porém, sem a autorização da Lei para imputar a suposta infração, deverá se submeter estritamente ao que a Lei autoriza, pois se assim não for, o vício de Legalidade estará instalado no Processo.

14. Com relação aos questionamentos formulados anteriormente, afirma que a resposta é negativa. Acrescenta que no caso da extrapolação de jornada há o comissivo da Empresa ao "escalar o Aeronauta" para o voo, assim como o omissivo do Comandante ao "calar-se", ao quedar inerte diante da situação irregular do segundo piloto em comando ao compor a tripulação, E, durante a operação da Aeronave, desempenhando o ofício exclusivo do Comandante, em obediência aos artigos 167 e 170 do CBA, o mesmo exerce autoridade inerente à função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave, concluída a viagem, sendo-lhe defeso delegar atribuições que se relacionem com a segurança do voo. Acrescenta que decidir qual será o nível a ser trilhado pela aeronave guarda relação com a segurança de voo.

15. Discorre sobre a interpretação da norma, fontes do direito e previsão da lei.

16. Aborda a **responsabilidade do comandante**, remetendo ao CBA afirma que em seu art. 166, §3º, é informado o momento em que o Comandante é responsável exclusivo por seus atos durante a viagem. Alega que se o legislador desejasse conferir tal responsabilidade a mais alguém, teria substituído o artigo "o" pela expressão "um dos". Neste sentido, cita: o art. 6º da Lei nº 7.183/194 (Lei do Aeronauta); o art. 11 da Portaria Interministerial nº 3.016, de 05/02/1988, que informa que expedite instruções para execução da Lei nº 7.183/1984; o item 91.3(a) do RBHA 91, a respeito da responsabilidade e autoridade do piloto em comando; e o conceito de responsabilidade pelo Código Civil.

17. Alega a ausência de responsabilidade e consigna que o servidor atuador equivocou-se ao cogitar que a Empresa tivesse obrigação legal capaz de subtrair a autoridade do Comandante da

Aeronave, influenciando ou "permitindo" que o aeronauta operasse a aeronave em ambiente RVSM, salientando que o Comandante que exerce autoridade inerente à função desde o momento que se apresenta para o voo, não havendo ingerência da Empresa no referido ofício.

18. Aborda o **princípio do *non bis in idem* e sua adequação ao caso concreto**, informando que em decisão de primeira instância da SSO foi ratificada a possibilidade da existência de "*bis in idem*" no processamento de irregularidades da ANAC, citando o processo nº 60800.230500/2011-41, inaugurado pelo Auto de Infração nº 06399/2011/SSO, transcrevendo trechos da referida Decisão.

19. Aduz a **teoria dos motivos determinantes** e quanto ao **mérito** alega que a ANAC imputou ao administrado fato que a Lei não autorizou. Afirma ser equivocado cogitar que a empresa possa ser tida como responsável por qualquer decisão do Comandante, como se não houvesse decisão classificada como exclusiva deste, adotada sem ingerência da referida Pessoa Jurídica, por tutela e definição legal.

20. Argumenta que o Comandante abarca para si responsabilidade exclusivas por exercer autoridade inerente à função desde o momento que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave concluída a viagem, acatando orientação momentânea do Centro de Controle de Área - ACC, classificada como mais conveniente à manutenção da Segurança do Voo. Reitera que o Piloto em Comando é o tutor operacional, mandatário tácito da fiscalização de toda a tripulação durante a jornada, titular exclusivo das atribuições que se referem à segurança do voo, desde o momento que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave concluída a viagem.

21. Considerando restar comprovada a ausência da legitimidade passiva por parte da requerente, afirmando estar estampado flagrante vício de legalidade, assim como a falta dos motivos determinantes elencados para a prática dos Atos Administrativos, a incidência do instituto do *non bis in idem*, requer o arquivamento do Auto de Infração, bem como de seu respectivo processo, com os demais atos a eles correlatos, com fundamento no art. 15, inciso I, da Resolução ANAC nº 25/2008, sem prejuízo do que estabelece o art. 50, inciso I, da Lei nº 9.784/99.

22. Junto à Defesa consta Procuração, pedido de solicitação de vistas apresentado anteriormente, assim como procuração, solicitação de vistas e prorrogação de prazo (fls. 11/12v do arquivo SEI nº 1646053).

CONVALIDAÇÃO

23. O setor de primeira instância em Despacho (fls. 13/15 do arquivo SEI nº 1646053) de 19/08/2013, convalidou o Auto de Infração para a capitulação estabelecida no art. 302, inciso III, alínea "e", do CBA c/c seções 91.706, 91.537(a) (1) e (2) e o Apêndice G, seção 3 (a) do RBHA 91.

24. Consta a Notificação de Convalidação nº 287/2013/SEPIR/SSO-RJ (fl. 16 do arquivo SEI nº 1646053).

25. O interessado foi notificado da convalidação efetuada pelo setor de primeira instância em 26/08/2013, conforme demonstrado em AR (fls. 17/17v do arquivo SEI nº 1646053).

26. Consta Certidão (fl. 18 do arquivo SEI nº 1646053), de 16/09/2013, que informa que a Defesa do Auto de Infração encontra-se juntada no processo administrativo nº 00065.075425/2013-41, originado do Auto de Infração nº 4128/2013/SSO.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

27. O setor competente, em Decisão motivada (fls. 22/28 SEI nº 1646053), de 03/06/2016, considerou que restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao que estabelece o art. 302, inciso III, alínea "e" do Código Brasileiro de Aeronáutica. Foi aplicada multa no patamar mínimo, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) para cada um dos 38 Autos de Infração julgados, dentre eles o AI nº 04209/2013, com espeque no Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008,

haja vista a existência de circunstâncias atenuantes previstas no parágrafo primeiro, inciso III, e a ausência de circunstâncias agravantes, conforme consulta ao SIGEC, considerando o rol taxativo fincado no art. 22 da referida Resolução.

RECURSO

28. O interessado foi notificado a respeito da decisão de primeira instância em 18/07/2018, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (SEI nº 2122370), tendo apresentado Recurso (SEI nº 2068136), que foi recebido em 30/07/2018.

29. No Recurso **aborda a competência da ANAC para fiscalizar o espaço aéreo** e informa que com o fito de esclarecer a competência da ANAC para tratar de infrações que envolvam operações em RVSM, ou seja, que tratam de tráfego aéreo, os processos envolvidos foram diligenciados à GOAG - Gerência de Operações de Aviação Geral - para que emitisse um parecer acerca do tema, que informa que concluiu que um Operador necessita de autorização da ANAC para realizar voos em espaço aéreo RVSM, conforme Memorando nº 285/2015/GOAG/SPO, de 17 de novembro de 2015, e que fica definido no Regimento Interno da ANAC que a competência para emissão de autorizações de operações especiais, como por exemplo, a operação em espaço aéreo RVSM é da SPO, citando o disposto na alínea "e" do inciso VII do art. 43 da Resolução ANAC nº 291/2013.

30. Alega que a atividade administrativa está estritamente vinculada à lei. Percebe que está no âmbito de competência da SPO emitir, suspender, revogar e cancelar autorização de operações aéreas especiais, afirmando não estar inserida neste rol de competência a fiscalização da atividade no âmbito do tráfego aéreo. Assim, considera que as infrações que abrangem o controle de tráfego aéreo devem ser comunicadas ao órgão competente, conforme informa que define o Regulamento da Junta de Julgamento da Aeronáutica.

31. Acrescenta que levando em consideração a competência do DECEA para tratar de infrações que dizem respeito ao Tráfego Aéreo, alega que cabe aos demais órgãos a comunicação de fatos que apontam irregularidades para que sejam apurados pela autoridade competente sob pena de vício de competência. Do mesmo modo, afirma que deve proceder o Decea ao se deparar com o cometimento de infrações do âmbito de competência da ANAC.

32. Menciona que de posse do Ofício 286/ATM/1593 do CINDACTA IV, a ANAC, ao verificar reporte de ocorrência de operações em RVSM, avocou para si a competência para processar informações acerca do cometimento da infração que não é de sua lavra. Repisa que está clara na legislação a competência da ANAC para “emitir, suspender, revogar e cancelar autorizações de operações aéreas especiais solicitadas por operadores aéreos”, porém frisa que em nenhum momento a legislação define como sendo de competência da ANAC a apuração de infrações que se refiram à disciplina do tráfego aéreo, evidenciando incompetência da ANAC para o trato de infrações desta natureza. Dispõe que por se tratar de competência do DECEA, o referido órgão já tem emitido Autos de Infração para apurar operação aérea irregular em espaço RVSM, a exemplo do Auto de Infração nº 687/JJAER/2015, apresentado no corpo do Recurso. Alega que a legislação não prevê competência concorrente para apurar infrações de tráfego aéreo, sendo de competência da ANAC a de informar ao DECEA sobre irregularidades existentes no tráfego aéreo.

33. Aduz a **solidariedade da empresa perante os seus prepostos**, mencionando que os aeronautas também foram autuados pelo mesmo fato objeto do Auto de Infração em epígrafe. Argumenta que para definir imputabilidade, é necessário saber qual o sujeito ativo da ação e definir qual sujeito está hábil a receber uma sanção, sob pena de desvio de finalidade.

34. Discorre sobre interpretação de uma norma para determinar o seu âmbito de incidência, citando o art. 1º do CBA. Cita o art. 165 do CBA alegando que, no que tange à responsabilidade, o CBA prevê, de maneira genérica, que o piloto atua como seu preposto devendo por isso responder pelos seus atos no exercício de sua função. Cita, ainda, o disposto no art. 297 do CBA, alegando que a responsabilidade da empresa perante os seus prepostos, é definida como sendo uma responsabilidade

solidária, concluindo que a empresa pode responder pelo dano causado pelo seu preposto, mas proporcionalmente ao dano causado. No caso, afirma que a Administração possui meios hábeis para requerer o cumprimento da obrigação diretamente da Empresa, já que a ela também foi destinado Auto de Infração pelo mesmo fato.

35. Dispõe que a responsabilidade solidária prevista no Código Brasileiro de Aeronáutica se traduz na existência de uma única obrigação, onde vários podem ser responsabilizados. Repisa que há uma única obrigação e não obrigações distintas. Acrescenta que a manutenção de Autos de Infração distintos, originados pelo mesmo fato, quando só há um imputável pela infração, constitui em *bis in idem*, repudiado pelo ordenamento jurídico brasileiro. Afirma que quando da existência de uma obrigação solidária, a legislação sinaliza que qualquer das partes pode satisfazer o crédito, afastando a aplicação de outra sanção após satisfeito o pagamento de uma das sanções. E que após a determinação de multa irrecorrível, a Administração possui meios hábeis para a satisfação do seu crédito, não devendo instaurar processo de cobrança para ambos os autuados.

36. Verifica que no processo nº 630.605.115, analisado na Junta Recursal, é solicitado que o processo seja apensado a um outro, dando ênfase ao princípio da solidariedade, salientando que o crédito pode ser satisfeito tanto pela empresa quanto pelo piloto, não significando que a multa deverá ser aplicada aos dois. Dispõe que já que o crédito pode ser satisfeito por qualquer dos autuados, a sanção definitiva deve ser aplicada a apenas um dos solidários devendo se buscar o pagamento da outra parte somente se a primeira não é capaz de satisfazer o crédito.

37. Argumenta que caso o Agente da Administração esteja diante de um fato considerado como em conflito com a norma legal, porém sem a autorização da Lei para imputar a suposta infração à Pessoa Física ou Jurídica que “se acha” imputável, deverá se submeter estritamente ao que a Lei autoriza, pois, se assim não for o Vício de Legalidade estará instalado no Processo.

38. Aborda a **continuidade delitiva** entendendo que as supostas infrações em pauta estão contidas no dispositivo do Art. 302, II, n do Código Brasileiro de Aeronáutica. Alega que da simples leitura do dispositivo legal supra depreende-se que consiste em uma única infração preencher com dados (plural) inexatos documentos (plural) exigidos pela fiscalização. Alega que o legislador do CBA, de forma incontroversa, considerou como sendo uma única infração preencher vários documentos, com dados inexatos, também no plural, estando, por motivos lógicos, também incluído neste rol de atos infracionais o preenchimento de um único documento, com vários dados inexatos.

39. Dispõe que no caso em concreto, na oportunidade de um único ato fiscalizatório, registrado no Ofício nº 286/ATM/1593 do CINDACTA IV, o agente fiscalizador noticiou a existência de voos em ambiente RVSM, repisando ser em um único momento. Neste diapasão, caso a fiscalização fosse mais ostensiva, afirma que certamente não ocorreriam tais fatos.

40. Afirma que muito embora tratar-se de Ato Administrativo prolatado conforme preceitos e princípios basilares e norteadores do Processo Administrativo Sancionatório, a imputação objetiva pela Administração ao Autuado não poderá reunir interpretação diversa da autorizada pela legislação. Acrescenta que tal entendimento está pacificado tanto na doutrina quanto na Jurisprudência. Argumenta que na prática o interessado foi autuado através de vários Autos de Infração similares, noticiando sempre os mesmos fatos, dentre Relatório de Fiscalização, *modus operandi*, evidências objetivas e marcas de Aeronave. Alega que se enquadram as condutas no instituto da continuidade delitiva administrativa, devendo ser reunidas todas as condutas que abrangem o lapso temporal de 30 dias, e que consideradas como uma única conduta para fins de aplicação de sanção.

41. Considera que devem ser acolhidas as teses defensivas perpetradas pelo autuado, com a conseqüente consideração de uma única infração, posto que afirma que não se cogitou adentrar no mérito administrativo de apuração da penalidade, e sim aos aspectos de legalidade e aos princípios norteadores do Direito, que devem ser observados também pela Administração, conforme comando constitucional e legal, devendo-se reconhecer, no caso vertente, aplicável a teoria da continuidade delitiva para os casos de diversas infrações administrativas da mesma espécie e apuradas em um mesmo momento, como o que ocorre no caso dos autos. Colaciona julgado nesse sentido.

42. Afirma que tem-se que a própria Corte Superior de Justiça do país entende que em casos como este materializado no presente Processo, devem ser tratados de forma única, diferentemente do que preconiza o art. 10 da Resolução nº 25 da ANAC, a qual deve ser interpretada de forma justa e ponderada, à luz do que preconiza o art. 2º, Parágrafo Único, VI e XIII da Lei nº 9.784/99, no sentido de não só dar interpretação à norma administrativa da forma que melhor garanta o atendimento do fim público a que se dirige, bem como adequar meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público, quando for o caso.

43. Aduz a ocorrência da **prescrição quinquenal**, informando que o prazo da prescrição geral é limitado no máximo em cinco (5) anos, sujeitos à prescrição intercorrente desde que sem amparo em qualquer causa suspensiva ou interruptiva, o feito fique paralisado por mais de três anos, conforme estabelecido em Lei. Acrescenta que o entendimento adotado no âmbito dessa Agência, inclusive, é no sentido de que a Administração Pública possui cinco (05) anos para apurar uma infração ao Código Aeronáutico Brasileiro e lavrar um Auto de Infração definitivo (art. 1º da Lei nº 9.873/94), conforme Parecer nº 056/2009 da Procuradoria da ANAC.

"(...) a ANAC tem cinco anos (art. 1º da Lei 9.783/99) para aplicar a multa e cinco anos (art. 1º do Decreto nº 20.910/32) para cobrá-la. Nos cinco anos destinados à aplicação da multa, a Agência não pode deixar o processo sem movimentação injustificada por mais de três anos, sob pena de ocorrer a prescrição intercorrente de que trata o § 1º, art 1º, da Lei nº 9.873/99. Tais prazos para apurar infrações são interrompidos (recomeçam totalmente) pela citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital; por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato; pela decisão condenatória recorrível (incisos I, II e III do art. 2º, da Lei nº 9.873/94. (grifei)

44. Dispõe que sabendo-se que os fatos em epígrafe ocorram em 2010 e 2011, o parecer da Procuradoria menciona “cinco anos para aplicar a multa”. Embora haja decisão pela aplicação da multa 02/06/2016, informa que a referida multa só foi efetivamente aplicada em 18/07/2018, data em que o crédito fora constituído, com a notificação do interessado, e passou a ser exigível. Argumenta que a suspensão do referido prazo ocorre tão somente pela citação do indiciado ou acusado, por qualquer meio inequívoco, pela decisão condenatória recorrível. Não basta portanto que haja decisão no processo, mas a efetiva citação de forma inequívoca de decisão recorrível. Portanto, afirma que o prazo foi suspenso somente em 18/07/2012. Discorre que a matéria foi disciplinada por meio da Lei nº 9.873/99, que estabelece o prazo de prescrição para o exercício da ação punitiva pela Administração Pública Federal Direta e Indireta.

45. Argumenta que a Administração não deve confundir pretensão punitiva (que informa que nasce com o Relatório de Fiscalização, o qual noticia um ato tido como infração a dispositivo legal e regulamentar) com a ação punitiva, que nasce a partir da Decisão em Primeira Instância, ou seja, na aplicação de uma das providências administrativas fincadas no art. 289 do CBA, que depende de notificação inequívoca do interessado.

46. Argumenta que se a Administração cogita a existência de uma ação punitiva em sede investigativa e contraditória, que se situam antecedentes à Decisão, estará a mesma negando ao administrado não somente os princípios constitucionais da ampla defesa e do contraditório, da inocência, bem como contaminando as demais fases do Processo. Afirma que oferecer o manuseio do contraditório e da ampla defesa significa, neste caso, que a Administração está despida de pré-julgamentos e receptiva às teses de defesa perpetradas pelo administrado, que serão analisadas de forma independente e que, no caso vertente, inviabilizará a perpetuação da ação punitiva por parte do Estado-Administração, uma vez que entre a data da ocorrência do fato descrito no Auto de infração em epígrafe ocorrido entre 2010/2011, e a data em que foi notificada/citada da decisão de primeira instância, qual seja, o 18/07/2018, perfaz mais de 05 anos. Discorre sobre o conceito de eficiência na Administração Pública.

47. Reitera que conforme parecer nº 056/2009 da Procuradoria da ANAC, a ANAC tem 05 (cinco) anos para aplicar a multa, contados da data do fato. E não cinco anos para lavrar Auto de Infração. Afirma que a aplicação da multa se dá com a efetiva notificação de decisão do interessado, quando o crédito passa a ser exigível. Colaciona entendimento de Tribunal a respeito do entendimento para interrupção do prazo prescricional.

48. Descreve que se o ato inequívoco que importe apuração do fato (inciso II do art. 2º) diz respeito exatamente à reunião de elementos mínimos de convicção para a caracterização de um ilícito (materialidade do fato + autoria), ele está vinculado à fase investigativa, somente nela podendo ocorrer. Da mesma forma, se a citação do infrator (inciso I do art. 2º) representa o chamamento do administrado para apresentar defesa e para debater o fato investigado, apurado, ele só pode acontecer na abertura da fase contraditória. Por fim, que a decisão condenatória recorrível (inciso III do art. 2º), que constitui verdadeira, ainda que provisória, confirmação da irregularidade do fato inicialmente apurado, é o cerne da fase decisória e, por óbvio, somente nela tem lugar. Acrescenta que certo é que o art. 2º da Lei 9.873/99 não adota essa ordem na organização dos seus incisos. Contudo, considera que eventual atecnia legislativa não parece argumento suficiente para, sozinho, infirmar a sucessão ora sugerida.

49. Alega que com base nessa interpretação, é imperioso considerar que somente é apto para interromper o prazo prescricional o primeiro ato inequívoco de apuração, independentemente da existência de outros atos de apuração posteriores. Ou seja, realizado o primeiro ato (interruptivo) de apuração do fato supostamente irregular, abre-se novo prazo quinquenal, desta feita para que a autoridade administrativa promova a citação do administrado sob suspeita, que é o ato interruptivo cronologicamente posterior, não mais podendo ser levados em conta eventuais atos de apuração posteriores.

50. Afirma que resta claro que o prazo prescricional foi interrompido quando da primeira notificação que importou na apuração dos fatos, sendo os atos posteriores irrelevantes para a prescrição. Considerando-se as fases investigativa, contraditória e recursal, só finda a fase contraditória quando não há decisão condenatória recorrível. Alega que o primeiro ato da fase contraditória, ocorreu em 06/06/2013, sendo notificada da decisão condenatória recorrível em 18/07/2018, ultrapassando o lapso temporal, incorrendo em prescrição.

51. Requer o arquivamento do Auto de Infração, tendo em vista a incidência da prescrição; ou alternativamente, o reconhecimento da incidência da continuidade delitiva, conforme jurisprudência pacificada nesta Agência e nos Tribunais.

52. Consta procuração (SEI nº 2068137).

53. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 2068138).

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

54. Folha de encaminhamento referente à Proposta de Termo de Ajustamento de Conduta (fl. 19 do arquivo SEI nº 1646053).

55. Proposta de Termo de Ajustamento de Conduta (fls. 19/20v do arquivo SEI nº 1646053), em que consta listado o AI nº 04209/2013 no item 2.1.1. da referida proposta. Destacam-se os trechos a seguir:

(...)

2.2 Para fins de cumprimento do estabelecido no Art. 6º, III da Resolução ANAC nº 199/2011, no que concerne aos Autos de Infração listados nos itens 2.1.1, 2.1.3, 2.1.4 e 2.1.6, supra, quando a COMPROMISSÁRIA elaborar seu Plano de Voo, continuará sendo diligente, no que concerne ao nível em que deverá operar, salientando aos servidores do Controle de Tráfego Aéreo, caso esteja operando aeronave não homologada à operação em ambiente RVSM (exclusivamente entre os níveis FL 290 e FL 410) que, embora esteja na alçada dos órgãos do tráfego aéreo distribuir aeronaves para voo aos diversos níveis, consiste conflito com a norma operar em tal condição, passível da lavratura de Autos de Infração. Para fins de estabelecimento de prazos e cronograma de ações, a COMPROMISSÁRIA deverá encaminhar Relatório a cada 5º dia útil de cada trimestre, a contar da data da efetividade do presente ajuste, contendo informações acerca dos Planos de Voo e Diários de Bordo, acerca dos níveis em que suas Aeronaves operaram nos respectivos voos, devendo cumprir tal compromisso no período de 01 (um) ano, a contar da anuência e assinatura, pelas partes envolvidas, deste Termo de Ajustamento;

(...)

5.5 A assinatura do termo de compromisso de ajuste de conduta não importa em confissão quanto à matéria de fato, nem o reconhecimento de ilicitude da conduta em apuração, porém não obsta a

lavratura de Auto de Infração nem o prosseguimento de processo administrativo sancionador inaugurado pela prática de condutas abrangidas ou não no referido TAC.

(...)

5.7 Cumpridas as obrigações assumidas neste termo de compromisso de ajuste de conduta será extinta a punibilidade com relação aos Autos de Infração relacionados supra, devendo ser arquivados os respectivos processos administrativos sancionadores.

(...)

5.11 A tramitação dos Processos Administrativos originados pela lavratura dos Autos de Infração relacionados supra ficará suspensa, até o fim do período de vigência deste Termo, após o qual serão arquivados segundo a normalidade de sua marcha processual, considerada a fidelidade ao cumprimento do cronograma ora acordado.

(...)

56. Procuração (fl. 21 do arquivo SEI nº 1646053).
57. Extrato do SIGEC (fl. 29 do arquivo SEI nº 1646053).
58. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO (fls. 30/30v do arquivo SEI nº 1646053).
59. Despacho de encaminhamento de processo (fl. 31 do arquivo SEI nº 1646053).
60. Termo de encerramento de trâmite físico (SEI nº 2007672).
61. Despacho para nova tentativa de notificação (SEI nº 2007706).
62. Despacho de re-notificação de decisão (SEI nº 2011217).
63. Comprovante de inscrição e de situação cadastral (SEI nº 2011223).
64. Extrato de SIGEC (SEI nº 2015909).
65. NOTIFICAÇÃO DE DECISÃO - PAS Nº 1979/2018/CCPI/SPO-ANAC (SEI nº 2011240)
66. Despacho de encaminhamento de processo (SEI nº 2070877).
67. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 2362374).
68. Solicitação de vistas (SEI nº 3445674).
69. Certidão que informa que foi disponibilizado acesso externo ao interessado (SEI nº 3445685).

70. É o relatório.

PRELIMINARES

71. Regularidade Processual

71.1. O interessado foi notificado do Auto de Infração, conforme demonstrado em AR, tendo apresentado sua Defesa. Posteriormente, o Auto de Infração foi convalidado e o interessado foi notificado de tal convalidação, tendo apresentado Defesa. Após ser notificado da Decisão de Primeira Instância, o interessado apresentou Recurso.

71.2. Contudo, apesar dos direitos do interessado terem sido respeitados, no que tange à ampla defesa e ao contraditório, algumas questões, que não prejudicam o interessado, referentes à regularidade do conteúdo do presente processo devem ser observados, conforme será exposto a seguir.

71.3. Necessidade de juntada da Defesa apresentada após a convalidação do Auto de

Infração

71.3.1. Conforme exposto, o setor de primeira instância em Despacho (fls. 13/15 do arquivo SEI nº 1646053), de 19/08/2013, convalidou o Auto de Infração para a capitulação estabelecida no art. 302, inciso III, alínea "e", do CBA c/c seções 91.706, 91.537(a) (1) e (2) e o Apêndice G, seção 3 (a) do RBHA 91.

71.3.2. O interessado foi notificado da convalidação efetuada pelo setor de primeira instância em 26/08/2013, conforme demonstrado em AR (fls. 17/17v do arquivo SEI nº 1646053). Consta Certidão (fl. 18 do arquivo SEI nº 1646053), de 16/09/2013, que informa que a Defesa do Auto de Infração encontra-se juntada no processo administrativo nº 00065.075425/2013-41, originado do Auto de Infração nº 4128/2013/SSO.

71.3.3. Assim, verifica-se que não foi juntada aos autos cópia da Defesa apresentada pelo interessado após a convalidação do Auto de Infração, sendo informado na Certidão constante da fl. 18 o processo em que a mesma foi juntada. Neste sentido, analisando o conteúdo do processo nº 00065.075425/2013-41 constata-se que, de fato, a Defesa apresentada após a convalidação consta do referido processo, sendo encontrada nas fls. 25/37 do arquivo SEI nº 1646113.

71.3.4. Portanto, faz-se necessário que a Defesa do interessado apresentada após a convalidação seja juntada ao presente processo.

71.3.5. Destaca-se que o fato da Defesa apresentada pelo interessado após a convalidação não constar dos autos não causou qualquer prejuízo ao interessado até o momento, visto que quando proferida a Decisão de Primeira Instância a mesma foi considerada, assim como devidamente apreciada. Porém, visando garantir a incolumidade do presente processo, tal documento deve ser juntado aos autos, de forma que o processo fique completo com todas as manifestações apresentadas pelo interessado.

71.3.6. Diante do exposto, sugiro que seja solicitado à Secretaria que a Defesa do interessado apresentada após a convalidação e que consta das fls. 25/37 do arquivo SEI nº 1646113, que faz parte do processo nº 00065.075425/2013-41, seja juntada ao presente processo.

71.4. Necessidade de juntada de documentos mencionados na Decisão de Primeira Instância.

71.4.1. Foi observado que na Decisão de Primeira Instância são mencionados documentos, tais como despacho de encaminhamento da Proposta de Termo de Ajuste de Conduta, Nota Técnica nº 60/2013/GCA/SUB/PF-ANAC/PGF/AGU sobre a Proposta de Termo de Ajuste de Conduta, Relatório e Voto de Diretor a respeito da aceitação de TAC, Memorando nº 65/2016/SPO/ANAC para dar andamento nas análises de processos de interesse da autuada, assim como página das Especificações Operativas do interessado. No entanto, foi identificado que estes documentos não foram acostados ao presente processo, sendo identificado que os mesmos constam das fls. 49/67 do arquivo SEI nº 1646114, que faz parte do processo 00065.075425/2013-41.

71.4.2. Em função de tais documentos terem sido mencionados na Decisão de Primeira Instância, além dos mesmos serem importantes para verificação do resultado da análise da proposta de TAC apresentada pelo interessado, bem como ter documento pertinente à confirmação do ato infracional identificado, tal qual página das Especificações Operativas da empresa, entende-se que tais documentos devem ser juntados ao presente processo.

71.4.3. Destaca-se que não se vislumbra qualquer prejuízo ao interessado decorrente do fato de tais documentos não constarem dos autos, visto que os mesmos são documentos aos quais o interessado tem acesso, como cópia de suas Especificações Operativas, ou não dizem respeito diretamente à irregularidade descrita, como os documentos que dizem respeito ao andamento da proposta de TAC. Porém, ainda assim, faz-se necessária a juntada de tais documentos aos autos em função dos mesmos serem citados na Decisão de Primeira Instância e para que se possa garantir o acesso aos mesmos em qualquer fase processual.

71.4.4. Desta forma, sugere-se que seja solicitado à Secretaria que sejam juntadas ao presente processo cópias das fls. 49/67 que constam do arquivo SEI nº 1646114, que faz parte do processo 00065.075425/2013-41.

71.5. **Notificação do interessado a respeito da juntada de documentos aos autos**

71.5.1. Quanto ao disposto acima, em que foi sugerido a juntada tanto da Defesa do interessado apresentada após a convalidação do Auto de Infração, que consta das fls. 25/37 do arquivo SEI nº 1646113, assim como dos documentos das fls. 49/67 que constam do arquivo SEI nº 1646114, que fazem parte do processo nº 00065.075425/2013-41, não se vislumbra que tal juntada possa causar qualquer prejuízo ao interessado. Porém, visando preservar os direitos do interessado e considerando que no art. 22 da Resolução ANAC nº 472/2018 é previsto que o interessado seja intimado sobre atos de seu interesse, sugere-se que o interessado seja intimado sobre a juntada de tais documentos aos autos, devendo ser concedido o prazo de 10 (dez) dias, previsto no parágrafo único do art. 40 da Resolução ANAC nº 472/2018, para que o interessado, querendo, se manifeste sobre a documentação juntada.

MÉRITO

72. **Fundamentação da matéria:** A empresa, em sua função de operador aéreo responsável pela condução e acompanhamento de seus voos, permitiu operação dentro do espaço aéreo designado como RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum) sem que houvesse autorização para tal operação em suas Especificações Operativas.

73. A infração foi capitulada, após convalidação do AI nº 04209/2013, na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, c/c itens 91.537(a)(1) e (2), 91.706 e seção 3 (a) do Apêndice G do RBHA 91.

74. Segue o previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA:

CBA

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

(...)

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

(...)

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

(...)

74.1. Observa-se que na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA é prevista a aplicação de multa pelo descumprimento de normas e regulamentos relativos à operação de aeronaves. Desta maneira, devem ser analisadas as normas de operação que, por ventura, possam ter sido descumpridas.

74.2. Assim, deve ser analisado o que consta dos itens 91.537(a)(1) e (2), 91.706 e seção 3 (a) do Apêndice G do RBHA 91. Portanto, inicialmente, segue o que consta dos itens 91.537(a)(1) e (2) do RBHA 91.

RBHA 91

91.537 – OPERAÇÕES EM ESPAÇO AÉREO DESIGNADO COMO RVSM (REDUCED VERTICAL SEPARATION MINIMUM)

[(a) Exceto como previsto no parágrafo (b) desta seção, nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira em espaço aéreo designado como RVSM a menos que:

(1) o operador e a aeronave do operador atendam aos requisitos do apêndice G deste regulamento; e

(2) o operador esteja autorizado pelo DAC a conduzir tais operações.

(...)

74.3. A princípio, o descrito no item 91.537(a) do RBHA 91 se coaduna com a irregularidade

descrita no caso em questão, no entanto, é necessário avaliar a aplicabilidade de tal item do regulamento ao interessado. Neste sentido, é necessário informar que a seção 91.537 do RBHA 91 faz parte da Subparte F de tal regulamento, que é referente a grandes aviões e aviões multimotores com motores a turbina. Na sequência, é importante observar o estabelecido no item 91.501(a), que dispõe a respeito da aplicabilidade da Subparte F do RBHA 91, conforme apresentado a seguir.

RBHA 91

91.501 - APLICABILIDADE

(a) Esta subparte estabelece regras operacionais, adicionais às demais regras das outras subpartes deste regulamento, governando a operação de grandes aviões civis e de aviões civis multimotores, com motores a reação, registrados no Brasil. As regras operacionais desta subparte não se aplicam a aviões que sejam requeridos operar conforme os RBHA 121, 129, 135 e 137. A seção 91.409 estabelece um programa de inspeção para grandes aviões e aviões multimotores com motores a turbina, civis e registrados no Brasil, quando operando segundo os RBHA 129 ou 137 ou segundo este regulamento.

(...)

74.4. Observa-se que no item 91.501(a) do RBHA 91 é estabelecido que as regras operacionais da Subparte F não se aplicam a aviões que sejam requeridos operar conforme o regulamento 135, dentre outros. Quanto a esta informação, é necessário informar que a empresa autuada é empresa de táxi aéreo, que operava segundo RBAC 135. Assim sendo, o disposto no item 91.537 do RBHA 91 não pode ser utilizado para o enquadramento do ato tido como infracional descrito no AI nº 04209/2013, devendo tal dispositivo da norma ser afastado do enquadramento disposto no Auto de Infração.

74.5. Ainda no que concerne à utilização do item 91.537 do RBHA 91 para o enquadramento da irregularidade descrita, é importante ressaltar que o item 91.501(b) do RBHA 91 estabelece condições em que operações podem ser conduzidas conforme as regras da Subparte F do RBHA 91 em lugar daquelas previstas no RBAC 135, o que ocorre quando o transporte comercial de pessoas e carga não estiver envolvido. No entanto, não há nos autos qualquer evidência de que esta seria a condição na ocasião descrita no AI nº 04209/2013.

74.6. Na sequência, cabe avaliar a aplicabilidade do previsto no item 91.706 do RBHA 91 para o caso em questão. Segue o que consta de tal item do regulamento.

RBHA 91

91.706 – OPERAÇÕES DENTRO DE ESPAÇO AÉREO DESIGNADO COMO RVSM (REDUCED VERTICAL SEPARATION MINIMUM)

[(a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil brasileira em espaço aéreo designado como RVSM a menos que de acordo com o estabelecido na seção 91.537 deste regulamento.]

74.7. Da análise do disposto na seção 91.706 do RBHA 91 verifica-se que a mesma remete ao que está previsto na seção 91.537, que conforme exposto não se aplica ao caso, o que já poderia levar ao entendimento de que o estabelecido na seção 91.706 do RBHA 91 não seria também aplicável.

74.8. Além disso, cabe observar que a seção 91.706 do RBHA 91 faz parte da Subparte H do referido regulamento, sendo que tal subparte se refere a operações de aeronaves civis brasileiras no exterior e de aeronaves civis estrangeiras no Brasil; e regras governando pessoas a bordo de tais aeronaves. No entanto, a operação descrita no AI nº 04209/2013 não se refere a tais condições. Assim, entendo que deve ser afastada a seção 91.706 do RBHA 91 do enquadramento do ato tido como infracional descrito no AI nº 04209/2013.

74.9. O enquadramento apontado para o AI nº 04209/2013, após convalidação, inclui, ainda, o previsto no item (a) da seção 3 do Apêndice G do RBHA 91, segue o estabelecido em tal dispositivo da norma.

RBHA 91

APÊNDICE G - OPERAÇÃO EM ESPAÇO AÉREO COM SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA REDUZIDA (RVSM)

(...)

Seção 3. Autorização do Operador

(a) A autorização para um operador conduzir vôo num espaço aéreo onde o RVSM é aplicado é emitida nas especificações operativas ou através de uma carta de autorização, como aplicável. Para emitir a autorização o DAC deve verificar se a aeronave do operador foi aprovada de acordo com a Seção 2 deste apêndice e se o operador atende a esta seção.

(...)

74.10. Observa-se que no item (a) da Seção 3 do Apêndice G do RBHA 91 é expressamente estabelecido que a autorização para o operador conduzir um voo em espaço aéreo RVSM é emitida nas Especificações Operativas ou através de uma carta de autorização. Esclarece-se que no caso de operador aéreo certificado e operando segundo o RBAC 135 tal autorização se dá por meio das Especificações Operativas da empresa, sendo que no presente caso é informado pela fiscalização que não havia autorização para tal operação nas Especificações Operativas do interessado.

74.11. Diante do exposto, verifica-se que o estabelecido no item (a) da Seção 3 do Apêndice G do RBHA 91 pode ser utilizado para o enquadramento da irregularidade descrita no AI nº 04209/2013. Porém, entendo que o enquadramento do referido Auto de Infração ainda pode ser complementado, posto que o item (a) da seção 3 do Apêndice G do RBHA 91, apesar de se aplicar ao caso, diz mais a respeito do processo de autorização do operador para conduzir voos em espaço aéreo RVSM, mas não dispõe diretamente sobre tal operação em desacordo com o previsto na norma.

74.12. Destarte, vislumbro ser importante incluir no enquadramento do Auto de Infração em tela o previsto no item (b)(1) da Seção 4 do Apêndice G do RBHA 91, apresentado a seguir.

RBHA 91

APÊNDICE G - OPERAÇÃO EM ESPAÇO AÉREO COM SEPARAÇÃO VERTICAL MÍNIMA REDUZIDA (RVSM)

(...)

Seção 4. Operações RVSM

(b) **Nenhuma pessoa pode** informar, em um plano de vôo preenchido para o controle de tráfego aéreo, que um operador ou aeronave está aprovado para operações RVSM, ou **operar em uma rota ou área onde a aprovação RVSM é requerida, a menos que:**

(1) O operador seja autorizado pelo DAC para executar tais operações; e

(...)

(grifo meu)

74.13. Do estabelecido no item (b)(1) da Seção 4 do Apêndice G do RBHA 91 constata-se que não se pode operar em rota RVSM sem que o operador seja autorizado pela autoridade para executar tal tipo de operação. No presente caso, de acordo com o que foi relatado pela fiscalização no AI nº 04209/2013, entendo que o item em questão deve ser incluído para a capitulação do ato infracional descrito.

74.14. Ademais, em função da autorização para conduzir voo num espaço aéreo RVSM ser emitida nas Especificações Operativas, no caso de operador certificado segundo o RBAC 135, a irregularidade descrita acarreta também em violação do estabelecido em tal documento, visto que foi descrito que as Especificações Operativas não autorizavam tal tipo de operação. Desta forma, entendo ser importante incluir, ainda, na capitulação disposta no AI nº 04209/2013 o que é previsto no RBAC 119 a respeito de operação em desacordo com as Especificações Operativas, conforme apresentado a seguir.

RBAC 119

119.5 - Certificações, Autorizações e Proibições

(...)

(c) Proibições

(...)

(8) Ninguém pode operar uma aeronave segundo este regulamento, o RBAC 121, o RBAC 135 e o RBAC 125 sem, ou em violação de, seu certificado ou suas especificações operativas.

74.15. Por todo o exposto, considero que o AI nº 04209/2013 pode ser convalidado, de maneira que a capitulação disposta no mesmo seja modificada, de forma que passe a constar o previsto na alínea

"e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c item (a) da Seção 3 e item (b)(1) da Seção 4, ambos do Apêndice G do RBHA 91 c/c item 119.5(c)(8) do RBAC 119.

74.16. Verifica-se que há congruência entre a matéria objeto do Auto de Infração e a Decisão de Primeira Instância, diante da irregularidade de a empresa, em sua função de operador aéreo responsável pela condução e acompanhamento de seus voos, permitir operação dentro do espaço aéreo designado como RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum) sem que houvesse autorização para tal operação em suas Especificações Operativas. No entanto, conforme apontado acima, o enquadramento pode ser modificado e o AI nº 04209/2013 pode ser convalidado.

74.17. Diante do exposto, aponto que no caso em tela, a ocorrência tida como infracional no AI nº 04209/2013 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.

74.18. 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 "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c item (a) da Seção 3 e item (b)(1) da Seção 4, ambos do Apêndice G do RBHA 91 c/c item 119.5(c)(8) do RBAC 119.

74.19. 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.

74.20. Cabe, ainda, mencionar os valores previstos na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época, para infração capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA (patamar mínimo R\$ 4.000,00 / patamar médio R\$ 7.000,00 / patamar máximo R\$ 10.000,00).

74.21. Verifica-se, que em decisão de primeira instância, de 03/06/2016 foi confirmado o ato infracional, aplicando a multa capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, no patamar mínimo no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais).

DOSIMETRIA

75. Análise da aplicação de circunstância atenuante

75.1. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 2008 (item "e") "Não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves" da Tabela III - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSIONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS do Anexo II da Resolução ANAC nº 25/2008, código "NON", em vigor à época, relativa à conduta descrita neste processo, é a de aplicação de multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais) no patamar mínimo, R\$ 7.000,00 (sete mil reais) no patamar intermediário e R\$ 10.000,00 (dez mil reais) no patamar máximo.

75.2. Em Decisão de Primeira Instância, no exame de circunstâncias atenuantes, conforme previsão do art. 22, § 1º, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, foi considerada configurada a circunstância atenuante III: "a inexistência de aplicação de penalidades no último ano", informando ter

sido esta condição constatada em consulta ao SIGEC.

75.3. Ocorre que a data da irregularidade julgada no presente processo é a de 18/02/2011 e analisando o extrato do SIGEC constante do arquivo SEI nº 4372671 consta o crédito de multa nº 652957167 para o qual é informado a data da infração de 21/07/2010. Ressalta-se, ainda, que o referido crédito de multa tem data de vencimento em 01/04/2016, anterior à data em que foi proferida a Decisão de Primeira Instância.

75.4. Desta forma, no caso em tela, entende-se não ser cabível considerar a aplicação da circunstância atenuante prevista atualmente no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 (anteriormente prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e inciso III do §1º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008), sendo possível que tal circunstância – aplicada pela autoridade competente a decidir em primeira instância – seja afastada na decisão final em segunda instância.

75.5. Assim, ante a possibilidade de decorrer gravame à situação do interessado, em cumprimento com o disposto no parágrafo único do artigo 64 da Lei nº 9.784/1999, entende-se necessário que ele seja cientificado para que venha a formular suas alegações antes da decisão desse Órgão.

Lei nº 9.784/1999

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.

Parágrafo único. Se da aplicação do disposto neste artigo puder decorrer gravame à situação do recorrente, este deverá ser cientificado para que formule suas alegações antes da decisão.

75.6. Deve ser observado, ainda, o previsto no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018:

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 44. Do julgamento do recurso poderá resultar:

(...)

§ 3º Se do julgamento do recurso puder resultar agravamento da sanção, o recorrente deverá ser intimado para que formule suas alegações antes de proferida a decisão, no prazo de 10 (dez) dias.

(...)

75.7. Diante do exposto, sugiro a notificação do interessado a respeito da possibilidade de agravamento da sanção, diante da possibilidade de ser afastada a circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 (anteriormente prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e inciso III do §1º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008), podendo, assim, a sanção ser agravada para o patamar médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 parágrafo único da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

76. Tendo em conta o exposto, a respeito da necessidade de juntadas de documentos aos autos, da convalidação do Auto de Infração e da possibilidade de agravamento da sanção, deixo de analisar o mérito do presente processo, em função da necessidade de notificação prévia do interessado.

CONCLUSÃO

77. Diante do exposto, sugiro que seja solicitado à Secretaria que a Defesa do interessado apresentada após a convalidação do Auto de Infração e que consta das fls. 25/37 do arquivo SEI nº 1646113, que faz parte do processo nº 00065.075425/2013-41, seja juntada ao presente processo.

78. Sugiro que seja solicitado à Secretaria que sejam juntadas ao presente processo cópias das

fls. 49/67 que constam do arquivo SEI nº 1646114, que faz parte do processo 00065.075425/2013-41.

79. Sugiro que o interessado seja intimado sobre a juntada de tais documentos aos autos (Defesa apresentada após a convalidação do Auto de Infração, que consta das fls. 25/37 do arquivo SEI nº 1646113, assim como dos documentos das fls. 49/67 que constam do arquivo SEI nº 1646114, que fazem parte do processo nº 00065.075425/2013-41), devendo ser concedido o prazo de 10 (dez) dias, previsto no parágrafo único do art. 40 da Resolução ANAC nº 472/2018, para que o interessado, querendo, se manifeste sobre a documentação juntada.

80. Sugiro que seja decidido pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 04209/2013, modificando o enquadramento para o previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c item (a) da Seção 3 e item (b)(1) da Seção 4, ambos do Apêndice G do RBHA 91 c/c item 119.5(c)(8) do RBAC 119, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do 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.

81. Sugiro a NOTIFICAÇÃO do interessado ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO para o valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), em função de poder ser afastada a circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 (anteriormente prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e inciso III do §1º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008), de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64 da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

82. Em sendo assim, deve-se observar, então, o prazo total de 10 (dez) dias, para que o interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à juntada de documentos aos autos, à convalidação do Auto de Infração nº 04209/2013 e/ou a possibilidade de agravamento da sanção aplicada pelo setor de decisão de primeira instância.

É a proposta de Decisão. 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 29/05/2020, às 10:39, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4364351** e o código CRC **88A1B93D**.

2081	658502167	00580/2014	00065015601201476	30/01/2017	25/07/2013	R\$ 20 000,00	0,00	0,00	DA	28 557,40
2081	658579165	000071/2015	00058080613201541	03/02/2017	24/12/2012	R\$ 4 000,00	0,00	0,00	DA	5 676,68
2081	658761175	05342/2013	00065084837201371	29/09/2017	09/03/2013	R\$ 3 500,00	0,00	0,00	CAN	0,00
2081	658773179	000313/2014	00065030528201462	03/03/2017	13/12/2013	R\$ 10 000,00	0,00	0,00	DA	14 086,70
2081	658813171	2208/2014	00065126383201402	03/03/2017	09/01/2014	R\$ 8 000,00	0,00	0,00	DA	11 269,36
2081	659088178	0557/2014	00065015509201414	24/03/2017	12/06/2013	R\$ 4 000,00	0,00	0,00	DA	5 634,68
2081	659100170	00546/2014	00065015477201449	28/04/2017	23/11/2013	R\$ 136 000,00	0,00	0,00	DA	190 504,72
2081	659392175	005394/2016	0005850527820689	03/07/2017	24/07/2016	R\$ 3 500,00	0,00	0,00	CAN	0,00
2081	659393173	005399/2016	0005850529201638	12/05/2017	31/08/2016	R\$ 3 500,00	0,00	0,00	CAN	0,00
2081	659394171	005398/2016	00058505287201670	12/05/2017	08/06/2015	R\$ 3 500,00	0,00	0,00	CAN	0,00
2081	659828175	000441/2014	00065031473201416	22/06/2017	20/02/2014	R\$ 4 000,00	0,00	0,00	DA	5 533,48
2081	660185175	12984/2013/SPO	00065164950201330	20/07/2017	05/11/2013	R\$ 7 000,00	0,00	0,00	DA	9 627,59
2081	661405171	005399/2016	00058505291201638	17/11/2017	10/10/2016	R\$ 4 000,00	0,00	0,00	DA	5 395,48
2081	661505178	005398/2016	00058505287201670	17/11/2017		R\$ 4 000,00	0,00	0,00	DA	5 395,48
2081	661557170	8781/2013	00065.126958/2013	20/11/2017	02/01/2013	R\$ 3 500,00	0,00	0,00	CA0	0,00
2081	661558179	08784/2013	00065.126971/2013	20/11/2017	02/01/2013	R\$ 3 500,00	0,00	0,00	CA0	0,00
2081	661559177	08787/2013	00065.126994/2013	20/11/2017	03/01/2013	R\$ 3 500,00	0,00	0,00	CA0	0,00
2081	661560170	8790/2013	00065.127002/2013	20/11/2017	03/01/2013	R\$ 3 500,00	0,00	0,00	CA0	0,00
2081	661561179	8793/2013	00065.127013/2013	20/11/2017	03/01/2013	R\$ 3 500,00	0,00	0,00	CA0	0,00
2081	661563175	8796/2013	00065.127070/2013	20/11/2017	03/01/2013	R\$ 3 500,00	0,00	0,00	CA0	0,00
2081	661565171	08799/2013	00065.133202/2013	20/11/2017	05/01/2013	R\$ 3 500,00	0,00	0,00	CA0	0,00
2081	661566170	08802/2013	00065.133208/2013	20/11/2017	05/01/2013	R\$ 3 500,00	0,00	0,00	CA0	0,00

Legenda do Campo Situação

AD3 - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA	PG - QUITADO
AD3N - RECURSO ADMITIDO EM 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO	PGDJ - QUITADO DEPÓSITO JUDICIAL CONVERTIDO EM REI
CA - CANCELADO	PP - PARCELADO PELA PROCURADORIA
CAN - CANCELADO	PU - PUNIDO
CAN-P - CANCELADO POR PRESCRIÇÃO	PU1 - PUNIDO 1ª INSTÂNCIA
CD - CADIN	PU2 - PUNIDO 2ª INSTÂNCIA
CP - CRÉDITO À PROCURADORIA	PU3 - PUNIDO 3ª INSTÂNCIA
DA - DÍVIDA ATIVA	RAN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC
DC1 - DECIDIDO EM 1ª INSTÂNCIA, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA	RANS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DA ANAC
DC2 - DECIDIDO EM 2ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA	RE - RECURSO
DC3 - DECIDIDO EM 3ª INSTÂNCIA, MAS AGUARDANDO CIÊNCIA	RE2 - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA
DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª INSTÂNCIA	RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
DE - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA	RE3 - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA
EF - EXECUÇÃO FISCAL	RE3N - RECURSO DE 3ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
GDE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR DEPÓSITO JUDICIAL	REN - RECURSO SEM EFEITO SUSPENSIVO
GPE - GARANTIA DA EXECUÇÃO POR PENHORA REGULAR E SUFICIENTE	RS - RECURSO SUPERIOR
IN3 - RECURSO NÃO FOI ADMITIDO A 3ª INSTÂNCIA	RSN - RECURSO SUPERIOR SEM EFEITO SUSPENSIVO
INR - REVISÃO A PEDIDO OU POR INICIATIVA DA ANAC NÃO FOI ADMITIDA	RVS - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSE
IT2 - PUNIDO PO RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO	RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERESSE
IT3 - PUNIDO PO RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA FOI INTEMPESTIVO	RVT - REVISTO
ITD - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR	SDE - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DEPÓSITO JUDICIAL
ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO	SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDICIAL
ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR	SUS-P - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO
PC - PARCELADO	SUS-PEX - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENTO

Registro 1 até 150 de 169 registros

➔ Páginas: [1] 2 [Ir] [Reg]

Tela Inicial	Imprimir	Exportar Excel
--------------	----------	----------------



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 423/2020

PROCESSO Nº 00065.069306/2013-59

INTERESSADO: Manaus Aerotáxi Ltda

Brasília, 26 de maio de 2020.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por MANAUS AEROTÁXI LTDA, CNPJ 02324940000161, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais - SPO, proferida dia 03/06/2016, que aplicou multa no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 04209/2013, pela prática de a empresa, em sua função de operador aéreo responsável pela condução e acompanhamento de seus voos, permitir operação dentro do espaço aéreo designado como RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum) sem que houvesse autorização para tal operação em suas Especificações Operativas.

2. Com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 428/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4364351], 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:**

- que a Secretaria deve juntar aos autos a Defesa do interessado apresentada após a convalidação do Auto de Infração e que consta das fls. 25/37 do arquivo SEI nº 1646113, que faz parte do processo nº 00065.075425/2013-41;
- que a Secretaria deve juntar aos autos cópias das fls. 49/67 que constam do arquivo SEI nº 1646114, que faz parte do processo 00065.075425/2013-41;
- que o interessado seja intimado sobre a juntada de tais documentos aos autos (Defesa apresentada após a convalidação do Auto de Infração, que consta das fls. 25/37 do arquivo SEI nº 1646113, assim como dos documentos das fls. 49/67 que constam do arquivo SEI nº 1646114, que fazem parte do processo nº 00065.075425/2013-41), sendo concedido o prazo de 10 (dez) dias, previsto no parágrafo único do art. 40 da Resolução ANAC nº 472/2018, para que o interessado, querendo, se manifeste sobre a documentação juntada;
- pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 04209/2013, modificando o enquadramento para o previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA c/c item (a) da Seção 3 e item (b)(1) da Seção 4, ambos do Apêndice G do RBHA 91 c/c item 119.5(c)(8) do RBAC 119, com base no art. 19 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que a Secretaria da ASJIN venha a notificar o interessado quanto à convalidação do 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 interessado ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO para o valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), em função de poder ser afastada a circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018 (anteriormente prevista no inciso III do §1º do art. 22 da Resolução ANAC nº 25/2008 e inciso III do §1º do art. 58 da IN ANAC nº 08/2008), de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo de 10 (dez) dias, formular suas alegações, cumprindo, assim, o disposto no parágrafo único do art. 64

da Lei nº 9.784/99 e no §3º do art. 44 da Resolução ANAC nº 472/2018.

5. Deve-se observar, então, o prazo total de 10 (dez) dias, para que o interessado, querendo, venha a se pronunciar quanto à juntada de documentos aos autos, à convalidação do Auto de Infração nº 04209/2013 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

Presidente da Turma Recursal do Rio de Janeiro



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 01/06/2020, às 16:06, 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 <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4376579** e o código CRC **BCBDCBCA**.

Referência: Processo nº 00065.069306/2013-59

SEI nº 4376579