



PARECER N° 744/2020/CJIN/ASJIN
PROCESSO N° 00066.038633/2016-00
INTERESSADO: PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS S.A.

PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN

Infração: Operação abaixo dos mínimos meteorológicos para pouso VFR.

Enquadramento: alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c itens 121.533(a) e 121.649 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 121.

Data da infração: 09/01/2016

Auto de infração: 004633/2016

Aeronave: PR-PDD

Crédito de multa: 661967173

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

INTRODUÇÃO

1. O Auto de Infração (AI) nº 004633/2016 (fl. 01 do arquivo SEI nº 0114959) apresenta a seguinte descrição:

HISTÓRICO

O voo da Passaredo Transportes Aéreos S.A. PTB 2330 de Brasília (SBBR) a Rondonópolis (SBRD) do dia 08/01/2016 (hora local), cujo comandante era Daniel Harada (Canac 112275), com a aeronave ATR72 PR-PDD, decolou às 00:30Z conforme o Relatório de Voo 67/PR-PDD/2016 número 75248 (anexo).

Quando foi feito o despacho de voo as condições meteorológicas do aeródromo destino SBRD não eram conhecidas (não havia METAR publicado) mas o despacho foi permitido pois, conforme o regulamento, foram incluídos dois aeródromos de alternativa com o METAR dando condição de pouso.

Durante o voo, foi emitido às 01:30Z para SBRD uma informação meteorológica SPECI indicando visibilidade de 1000m o que é inferior aos 5000m requeridos para aproximação visual, conforme dita o RBAC 121.649. Em seguida, às 02:00Z foi emitido o METAR deste aeródromo indicando visibilidade de 4000m, ainda inferior ao requerido (anexo).

Apesar de as informações meteorológicas estarem indicando visibilidade inferior ao requerido, o comandante prosseguiu para o pouso e, não tendo avistado a pista, executou uma arremetida. Entretanto, como já se encontrava muito baixo, acabou tocando o solo em uma plantação próxima à cabeceira da pista, o que causou danos à aeronave. Mesmo assim, o piloto conseguiu decolar, executou nova aproximação e fez o pouso. Não houve casualidades às pessoas a bordo e o evento foi classificado como incidente grave pelo CENIPA.

Pelo exposto, a Passaredo Transportes Aéreos S.A cometeu infração capitulada no artigo 302, inciso III e) "*não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves*"; da Lei nº 7.565, CBAer, cumulando com o item 121.649 "*Mínimos meteorológicos para decolagem e pouso VFR. Operações domésticas*" do RBAC 121 Emd. 3.

CAPITULAÇÃO

Alínea "e" do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/ Item 121.649 do(a) RBAC 121 de 17/03/2010

DADOS COMPLEMENTARES

Data da Ocorrência: 09/01/2016 - Hora da Ocorrência: 02:23 - Número do Voo: 2330 - Marcas da Aeronave: PRPDD - Aeródromo: SBRD

2. No Relatório de Fiscalização (RF) nº 001262/2016 (fl. 02 do arquivo SEI nº 0114959) são reiteradas as informações que constam no AI nº 004633/2016, sendo, ainda, descrita irregularidade cometida pelo comandante da aeronave.
3. No Relatório de Voo nº 67/PRPDD/2016, Página nº 75248, referente à data de 08/01/2016 (fl. 03 do arquivo SEI nº 0114959), consta na etapa 03 registro de voo com destino SBRD, com decolagem às 00:30, no campo "Ocorrências (14)" é informado:

DURANTE APROXIMAÇÃO PARA POUSO PISTA 02 DE SBRD FOI EFETUADO PROCEDIMENTO DE ARREMETIDA A BAIXA ALTURA DEVIDO AS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS. NESTA HORA A AERONAVE TOCOU O SOLO ANTES DA PISTA E VOLTOU A VOAR. UMA CURVA DE REVERSÃO FOI EFETUADA E O POUSO FOI REALIZADO COM SEGURANÇA NA PISTA 20. OS PROCEDIMENTOS DE TAXI FORAM REALIZADOS NORMALMENTE E TODOS OS PASSAGEIROS DESEMBARCARAM ILESOS.
4. Consta páginas extraídas do sistema da REDEMETS - Rede de Meteorologia da Aeronáutica (fls. 03v/04 do arquivo SEI nº 0114959).

DEFESA

5. O interessado foi devidamente notificado do AI nº 004633/2016 em 26/08/2016, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (fl. 06 do arquivo SEI nº 0114959), tendo apresentado defesa (SEI nº 0027236), que foi recebida em 16/09/2016.
6. Na defesa alega inexistência de irregularidade na conduta da recorrente. Consigna que diferentemente do constante no Auto de Infração a empresa atuou dentro das formalidades legais ao realizar o pouso da aeronave PR PDD do voo 2330, não ocasionando qualquer prejuízo ou causalidade aos passageiros a bordo. Afirma que é certo que o presente Auto de Infração não deve prosperar eis que considera que agiu de forma regular, inexistindo afronta ao Código Brasileiro de Aeronáutica. Alega que diversamente do que constou do Auto de Infração cumpre todas as normas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica e em todos os regulamentos da Agência Nacional da Aviação Civil. Argumenta que a regulamentação supracitada é clara ao estabelecer que as empresas aéreas deverão observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves o que informa que de fato é cumprido pela empresa. Ressalta que em nenhum momento a empresa descumpriu o previsto nos itens indicados e as condições de manutenção da aeronave estavam de acordo com o previsto em lei e regulamentos vigentes conforme Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave.
7. Quanto à operação alega que todos os critérios de segurança foram cumpridos rigorosamente pela empresa no planejamento do voo indicado. Dispõe que como observado no Auto de Infração o item 121.649 do RBAC 121 Emd 3 prevê que nenhuma aeronave possa pousar em um aeródromo homologado para regras de voos visuais a menos que a visibilidade no solo seja igual ou superior a 5 km (27 NM) o teto seja igual ou superior a 450 m (1500 ft) e seja autorizado pelo controle de tráfego aéreo (se houver órgão ATC no aeródromo). Informa que o aeroporto de Rondonópolis (SBRD/ROO) opera conforme este regulamento, porém não é provido de órgão responsável pelo controle de tráfego aéreo, parte fundamental das várias atividades de proteção ao voo, conforme previsto no artigo 47 da Lei nº 7 565 - CBA. Considera que com a ausência deste item cabe sempre a avaliação do comandante da aeronave para determinar as ações necessárias a segurança do voo. Aduz que o art 166 da mesma Lei é claro quando determina que o comandante é responsável pelo operação e segurança da aeronave.
8. Alega que a empresa adotou todos os procedimentos previstos para garantir os padrões

operacionais do voo, não se limitando somente ao previsto em regulamento publicado pela ANAC, mas também adotando critérios de segurança recomendados por instituições internacionais de segurança. Ressalta que a empresa por meio de seus procedimentos internos BO DSP 006 15 VOO e BO DSP 013 15 VOO determina que voos nesta configuração tenham ao menos um aeródromo de alternativa adicional listado nos documentos de despacho e liberação de voos, bem como este aeródromo deve operar sobre regras de voos por instrumentos e possuir ao menos 1500 ft de teto e 5000 m de visibilidade até 30 min após o horário estimado de pouso nestes aeródromos de alternativas. Não obstante informa que a empresa ainda utiliza-se de um ponto geográfico na rota proposta, presente no plano de voo apresentado pela empresa e aceito pelas autoridades aeronáuticas, em que indica que caso não se encontre condições favoráveis para a condução segura do voo deve se prosseguir para um aeródromo de alternativa que esteja dentro dos limites operacionais acima mencionados. No caso do voo supracitado o aeródromo indicado era o de Cuiabá/MT. Apresenta na defesa cópia do plano de voo referente ao voo em questão.

9. Ressalta que o RBAC 121 Emd 3 em seu item 121.627 prevê que nenhum piloto em comando pode permitir que um voo prossiga para qualquer aeródromo para o qual ele tenha sido despachado ou liberado se na opinião desse piloto em comando ou do despachante de voo (no caso de operação doméstica ou de bandeira) o voo não puder seguir com segurança. Além disso, informa que o artigo 167 da Lei nº 7.565 - CBA - determina que o Comandante 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. Adicionalmente, dada a importância da segurança nas operações aéreas reforça que o artigo 170 da mesma lei, em que é previsto que o Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do voo. Argumenta que o exposto anteriormente evidencia a preocupação e comprometimento da empresa no cumprimento de todas as normas previstas para a condução segura de seus voos adotando parâmetros superiores ao preconizado pela autoridade aeronáutica brasileira para o contexto em que está autorizada a operar. Afirma que a empresa tomou todas as medidas previstas e indicadas para instruir ao piloto em comando da aeronave quais eram as decisões recomendadas a serem tomadas na condução de seu voo, bem como havia o total funcionamento de suas instalações de apoio locais e remotas para auxiliar o tripulante neste sentido. Considera que somente poderia ter sido qualquer Auto de Infração lavrado contra a Passaredo na hipótese de não cumprir com o estabelecido pela ANAC e pelo Código Brasileiro de Aeronáutica o que não ocorreu no caso aqui debatido, uma vez que a empresa sempre cumpriu com a legislação vigente no tocante a pouso e decolagens de voos. Informa que conforme comprovado cumpriu as normas regulamentadoras não resultando qualquer prejuízo aos passageiros, conforme considera que consta do Auto de Infração. Argumenta que não se pode admitir que seja aplicada por este órgão a penalidade de multa à recorrente, pois a mesma atua em conformidade com esta agência reguladora.

10. Afirma que restou claro e comprovado que a empresa Passaredo seguiu todas as normas e orientações quando do pouso do voo 2330 no aeródromo de Rondonópolis, e que é certo que não houve qualquer dano aos passageiros, tendo o pouso sido realizado com segurança, conforme se denota do relatório de voo anexo ao Auto de Infração. Observa que a empresa cumpre integralmente as disposições estabelecidas em Resoluções da ANAC e Código Brasileiro de Aeronáutica, devendo ser considerada como esclarecida a situação em apreço em relação a mesma, bem como considerada a impossibilidade de infração ao dispositivo legal declinado no Auto de Infração. Considera que resta esclarecido que a empresa Passaredo cumpre as regras estabelecidas e conduz suas operações dentro do território nacional de acordo com os padrões e práticas estabelecidos no referido regulamento e dentro das limitações de certificação conforme estabelecido nas Especificações Operativas emitida pela ANAC. Acrescenta que a Passaredo na prestação de seus serviços segue rigorosamente todas as regulamentações da aviação civil tanto que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor. Conclui que há de ser considerada como esclarecida a situação em apreço, bem como considerada a impossibilidade de infração aos dispositivos legais declinados no Auto de Infração, razão pela qual considera que deva ser acolhida a defesa, para o fim de a declaração de inconsistência do Auto de Infração, com o consequente arquivamento do processo administrativo, o que requer.

11. Aborda a responsabilidade do piloto em comando, alegando que nos termos de Código Brasileiro de Aeronáutica a operação e segurança da aeronave são de responsabilidade do piloto em

comando, citando o art. 166 do CBA. Afirma que como se verifica na legislação aplicável, as infrações dispostas no inciso II do artigo 302 do CBA são imputáveis aos aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves. Considera que assim os operadores de aeronaves poderão ser responsabilizados quando a infração não puder ser imputada ao aeronauta, o que não ocorreu no caso concreto. Informa que é previsto no próprio Código Brasileiro de Aeronáutica que a operação e segurança da aeronave são de responsabilidade do piloto em comando e que de igual forma estabelece a atual IAC 100 12, que aprova as Regras do Ar, citando os itens 2 1 45 e 3 4 1 da referida norma. Conclui que da reflexão acerca da responsabilidade do piloto em comando na aplicação das Regras do Ar, previsto tanto no CBA quanto na IAC 100 12, não pode se concluir pela responsabilidade de pessoa diversa, física ou jurídica, senão o próprio comandante. Alega que a Passaredo não pode ser responsabilizada pela suposta conduta descrita no Auto de Infração. Reitera que a responsabilidade pela operação e segurança da aeronave é do piloto em comando, conforme estabelecido expressamente na legislação supra mencionada. Conclui que a responsabilidade pela alegada ocorrência descrita no Auto de Infração deve ser imputada unicamente ao piloto e não à empresa operadora da aeronave, pois a ICA 100 12/2013 expressamente imputa ao piloto a responsabilidade pelos subitens 2 1 4 5 e 3 4 1. Complementa que a Passaredo não pode ser responsabilizada por ato praticado pelo piloto em comando, especialmente porque é prevista na norma regulamentadora que o mesmo pode ser responsabilizado diante de sua autoridade decisória. Nesse sentido cita o item 3 5 da ICA 100 12. Alega que o único que pode violar o dispositivo legal é o próprio piloto e não a empresa operadora da aeronave.

12. Alega ser evidente a nulidade do processo autuado em face da Passaredo, eis que afirma ser esta parte ilegítima para figurar no processo. Considera que deveria ter sido instaurado o processo administrativo contra o próprio piloto em comando e não contra a Passaredo, tornando sem efeito o Auto de Infração. Afirma que o piloto é o único sujeito ativo capaz de caracterizar a infração sob pena de violação do princípio da legalidade restrita que embasa todas as penalidades, inclusive as administrativas. Requer o arquivamento do processo administrativo, tendo em vista a alegada ilegitimidade passiva da Passaredo, não podendo esta ser responsabilizada pelas decisões do piloto em comando. Caso este não seja o entendimento, argumenta que deve o piloto em comando figurar como responsável solidário junto ao Auto de Infração lavrado contra a Passaredo, notadamente pelo fato de que o piloto de uma aeronave possui autoridade decisória em tudo o que com ela se relacionar enquanto estiver em comando conforme informa ser descrito no subitem 3 5 do ICA 100 12/2013. Questiona porque responsabilizar a Passaredo por atos cometidos exclusivamente por piloto, quando a própria norma prevê a possibilidade de aplicação de penalidade ao aeronauta. E questiona quanto ao piloto que se livrara da penalidade qual seria o caráter educativo da multa. Repete que as infrações dispostas no inciso II do artigo 302 do CBA são imputáveis aos aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves.

13. Consigna que a Passaredo adota sistematicamente e principalmente após a constatação de falhas medidas que visam a segurança de voo de suas aeronaves e reciclagem de seus pilotos e copilotos, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo. E que a Passaredo na prestação de seus serviços segue rigorosamente todas as regulamentações da aviação civil tanto que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor. Afirma que há de ser considerada como esclarecida a situação em apreço em relação a Passaredo, bem como considerada a impossibilidade de infração ao dispositivo legal declinado no Auto de Infração.

14. Requer que seja totalmente acolhida a defesa para que seja desconstituído o Auto de Infração com seu consequente arquivamento, pois inconsistente, haja vista ausência de infringência da Passaredo ao disposto no artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica muito menos infração ao item 121.649 do RBAC 121. Caso não seja o entendimento, requer a inclusão do piloto em comando no polo passivo, devendo configurar como responsável solidariamente pela infração ocorrida. Apenas a título de argumentação, caso não seja esse o entendimento, considerando não ter a Passaredo agido com dolo ou má fé, bem assim a ausência de reincidência requer que seja aplicada apenas a pena de advertência ou na pior das hipóteses multa no patamar mínimo em face das circunstâncias atenuantes inerentes ao caso em questão.

15. Junto à defesa consta ata da assembleia geral extraordinária, atestado de aprovação emitido

pela ANAC e procuração.

DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

16. O setor competente de primeira instância, em decisão motivada de 16/11/2017 (SEI nº 1190493 e SEI nº 1132429) considerou que restou configurada a prática de infração à legislação vigente, em especial ao previsto no artigo 302, inciso III, alínea “e” do Código Brasileiro de Aeronáutica. Foi aplicada multa no patamar médio, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), com espeque no Anexo II, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, tendo em vista a existência de circunstâncias agravantes, determinado no artigo 22, §2º, inciso IV, da mesma Resolução.

RECURSO

17. O interessado apresentou recurso (SEI nº 1349020), que foi recebido em 13/12/2017.

18. Reitera alegações apresentadas na defesa.

19. Aborda o valor da multa aplicada, alegando que o setor de julgamento não agiu com o costumeiro acerto e dentro do princípio da razoabilidade ao fixar o valor da multa em quantia correspondente a R\$ 7.000,00 (sete mil reais), motivo pelo qual considera que deve ser provido o recurso, para o fim de reduzir a referida verba, posto que tal importância se mostra exacerbada ante a ocorrência da suposta infração. Ao contrário do quanto disposto no parecer proferido, considerado todo o contexto atual, alega ser necessário que se examine as circunstâncias atenuantes para efeito de aplicação de penalidade, tal como preceitua o artigo 22, §1º, incisos I, II e III, da Resolução da ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008. Informa que adota medidas que visam resguardar a segurança de voo de suas aeronaves, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela Agência Reguladora. Considera que isto é mais do que suficiente para o acolhimento do recurso, no sentido de afastar a penalidade de multa imposta, ou ainda, para o fim de reduzir o valor da multa aplicada. Aguarda o acolhimento do recurso, para fim de reformar a decisão administrativa proferida no Processo Administrativo em epígrafe.

20. Requer que seja dado total provimento ao recurso, para o fim de reformar a decisão guerreada, declarando-se a insubsistência do Auto de Infração, eis que informa que inexistiu prática de ato infracional por parte da Recorrente, e, conseqüentemente, inexistiu violação ao Código Brasileiro de Aeronáutica e legislação regulamentar, afastando-se a aplicação da penalidade imposta diante da ausência de responsabilidade da Recorrente, desconstituindo o Auto de Infração, com o conseqüente arquivamento do processo administrativo, como medida de inteira justiça. Caso não seja esse o entendimento, requer, ainda, que seja dado provimento ao recurso para o fim de reduzir a multa aplicada para o mínimo legal, eis que no presente caso não incidem as agravantes, tampouco os fatos caracterizaram as infrações descritas na notificação.

21. Junto ao recurso consta ata de assembleia geral extraordinária, estatuto social da Passaredo Transportes Aéreos S.A., atestado de aprovação emitido pela ANAC, procuração.

22. Conta envelope de encaminhamento do recurso (SEI nº 1349537).

CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO E NOTIFICAÇÃO ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO

23. Em 18/12/2019, o setor de segunda instância decidiu (SEI nº 3808066 e SEI nº 3819973):

pela CONVALIDAÇÃO DO AUTO DE INFRAÇÃO nº 004633/2016, modificando o enquadramento para passar a constar a alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 121.533(a) e 121.649 do RBAC 121, 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 ANTE A POSSIBILIDADE DE AGRAVAMENTO DA SANÇÃO para o valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), em função da aplicação da circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, de forma que o mesmo, querendo, venha no prazo total 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.

24. O interessado foi notificado da decisão que determinou a convalidação do Auto de Infração e da possibilidade de agravamento da sanção em 06/01/2020, conforme demonstrado em AR (SEI nº 3911075), entretanto, não consta dos autos nova manifestação do interessado.

OUTROS ATOS PROCESSUAIS

25. Ofício nº 416/2016/GCTA/121/SP/SPO que encaminha o Auto de Infração nº 004633/2016 (fl. 05 do arquivo SEI nº 0114959).

26. Termo de Decurso de Prazo informando que não foi apresentada defesa no prazo de 20 dias (fl. 07 do arquivo SEI nº 0114959).

27. Termo de Encerramento de Trâmite Físico (SEI nº 0114962).

28. Extrato do sistema SACI da ANAC referente ao aeronavegante Daniel Harada (SEI nº 1104268).

29. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 1104272).

30. Análise de Primeira Instância (SEI nº 1104280).

31. Despacho (SEI nº 1169891) para complementação de informações para subsidiar a decisão.

32. Comprovante de Inscrição e de situação cadastral (SEI nº 1283067).

33. Extrato do SIGEC (SEI nº 1283071).

34. Notificação de Decisão - PAS Nº 2248(SEI)/2017/CCPI/SPO-ANAC (SEI nº 1283076).

35. Extrato de rastreamento do sistemas dos Correios (SEI nº 1357075).

36. Despacho de encaminhamento de processo administrativo (SEI nº 1353820).

37. Certidão de aferição de tempestividade (SEI nº 1361549).

38. Despacho de distribuição para deliberação (SEI nº 1949740).

39. Ofício nº 11384/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3879562) que informa a abertura de prazo para manifestação em virtude da possibilidade de agravamento da penalidade aplicada.

40. Despacho de retorno à relatoria (SEI nº 4070712).

41. É o relatório.

PRELIMINARES

42. Regularidade Processual

42.1. O interessado foi notificado do Auto de Infração, tendo apresentado defesa. Após a decisão de primeira instância o interessado apresentou recurso.

42.2. Posteriormente, o interessado foi notificado da decisão que determinou a convalidação do Auto de Infração e a notificação da possibilidade de agravamento da sanção, entretanto, não consta dos

autos nova manifestação do interessado.

42.3. Aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, aos princípios da Administração Pública, estando, assim, pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância administrativa.

MÉRITO

43. **Fundamentação da matéria:** Operação abaixo dos mínimos meteorológicos para pouso VFR.

43.1. A infração foi capitulada, após convalidação, na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 121.533(a) e 121.649 do RBAC 121.

43.2. 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;

(...)

43.3. Observa-se que na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA é prevista a aplicação de multa em razão da não observância de normas relativas à operação de aeronaves, devendo-se, assim, identificar as normas que foram descumpridas.

43.4. Neste sentido, segue o que consta na seção 121.649 do RBAC 121, em vigor à época.

RBAC 121

121.649 Mínimos meteorológicos para decolagem e pouso VFR. Operações domésticas

Nenhum piloto pode decolar ou pousar em um aeródromo em voo VFR, a menos que as condições atmosféricas desse aeródromo estejam nos mínimos ou acima dos mínimos meteorológicos para operação VFR fixados para o aeródromo ou, se esses mínimos não forem fixados para o aeródromo em questão, a menos que a visibilidade no solo seja igual ou superior a 5 km (2,7 NM), o teto seja igual ou superior a 450m (1500 pés) e seja autorizado pelo controle de tráfego aéreo (se houver órgão ATC no aeródromo).

43.5. Observa-se que na seção 121.649 do RBAC 121 são estabelecidas condições mínimas para decolagem e pouso VFR (*Visual Flight Rules* - significa regras do voo visual) que devem ser seguidas pelo piloto da aeronave. Apesar de tal seção estabelecer regra a ser seguida pelo piloto, por este deter o controle da aeronave durante o voo, o operador aéreo também é responsável pelo controle operacional de seus voos, conforme pode ser verificado no que consta estabelecido no item 121.533(a) do RBAC 121, apresentado a seguir.

RBAC 121

121.533 Responsabilidade pelo controle operacional. operações domésticas e de bandeira

(a) Cada detentor de certificado conduzindo operações domésticas e de bandeira é responsável pelo controle operacional de seus voos.

(...)

43.6. Verifica-se, assim, que o detentor de certificado é responsável pelo controle operacional de seus voos, sendo definido no RBAC 01 que: "*Controle operacional significa, referindo-se a um voo, exercer a autoridade sobre o início, a continuação, os desvios para alternativa e o término do mesmo, visando à segurança da aeronave e à regularidade e eficiência do voo.*". Desta forma, tendo em conta o disposto no item 121.533(a) observa-se que cabe ao operador aéreo o controle de um voo, inclusive no que se refere a exercer a autoridade sobre desvios para alternativa.

43.7. Portanto, entende-se que a conduta de operação abaixo dos mínimos meteorológicos para pouso VFR pode ser enquadrada para o operador da aeronave no previsto no item 121.533(a) do RBAC 121.

43.8. Diante do exposto, verifica-se a subsunção do fato descrito no AI nº 004633/2016, referente a ter realizado pouso em condição de operação abaixo dos mínimos meteorológicos para operação VFR, ao previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 121.533(a) e 121.649 do RBAC 121.

44. **Enfrentamento das alegações do interessado**

44.1. Na defesa, o interessado alega inexistência de irregularidade em sua conduta. Consigna que diferentemente do constante no Auto de Infração a empresa atuou dentro das formalidades legais ao realizar o pouso da aeronave PR-PDD do voo 2330, não ocasionando qualquer prejuízo ou causalidade aos passageiros a bordo. Afirma que é certo que o presente Auto de Infração não deve prosperar, eis que considera que agiu de forma regular, inexistindo afronta ao Código Brasileiro de Aeronáutica. Alega que diversamente do que constou do Auto de Infração cumpre todas as normas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica e em todos os regulamentos da Agência Nacional da Aviação Civil. Argumenta que a regulamentação supracitada é clara ao estabelecer que as empresas aéreas deverão observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves o que informa que, de fato, é cumprido pela empresa. Ressalta que em nenhum momento a empresa descumpriu o previsto nos itens indicados e as condições de manutenção da aeronave estavam de acordo com o previsto em lei e regulamentos vigentes, conforme Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave.

44.2. Observa-se que com tais alegações o interessado nega a existência da irregularidade reportada pela fiscalização, porém o mesmo não traz aos autos qualquer elemento de prova que possa afastar o que foi descrito pela fiscalização no AI nº 004633/2016. Destarte, na medida em que o interessado não apresenta comprovação de suas alegações, é necessário observar o estabelecido no art. 36 da Lei nº 9.784/1999, apresentado a seguir:

Lei nº 9.784/1999

Art. 36. Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e do disposto no art. 37 desta Lei.

44.3. Assim, é relevante destacar que a mera alegação do interessado destituída da necessária prova não tem o condão de afastar a presunção de veracidade que favorece o ato da Administração. A autuação é ato administrativo que possui em seu favor presunção de legitimidade e veracidade e cabe ao interessado a demonstração dos fatos que alega, nos termos do art. 36 da Lei nº 9.784/1999, que regula o processo administrativo no âmbito da Administração Pública Federal.

44.4. Importante observar que a empresa alega que atuou dentro das formalidades legais ao realizar o pouso da aeronave, no entanto, não apresenta qualquer comprovação de que o pouso se deu de acordo com os requisitos mínimos de segurança estabelecidos na seção 121.649 do RBAC 121, que estabelece a necessidade de que em caso de decolagem ou pouso em aeródromo VFR as condições atmosféricas devem estar nos mínimos ou acima dos mínimos meteorológicos estabelecidos.

44.5. Outro ponto a ser analisado é que a empresa também alega que não foi ocasionado qualquer prejuízo aos passageiros a bordo, no entanto, o fato do evento não ter tido como consequência danos aos passageiros, não afasta o descumprimento da legislação.

44.6. Quanto à alegação de que cumpre todas as normas previstas no Código Brasileiro de Aeronáutica e em todos os regulamentos da Agência Nacional da Aviação Civil, deve ser considerado que isto é uma obrigação do operador aéreo e não afasta o que foi reportado pela fiscalização.

44.7. Com relação à argumentação de que a regulamentação é clara ao estabelecer que as empresas aéreas deverão observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves o que informa que, de fato, é cumprido pela empresa, deve ser considerado que o interessado

não apresenta elementos para que se possa afastar o que foi descrito pela fiscalização.

44.8. No que tange à argumentação de que em nenhum momento a empresa descumpriu o previsto nos itens indicados e as condições de manutenção da aeronave estavam de acordo com o previsto em lei e regulamentos vigentes conforme Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave, deve ser considerado, inicialmente, que restou demonstrado o descumprimento do previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 121.533(a) e 121.649 do RBAC 121. Além disso, vê-se que a empresa remete às condições de manutenção da aeronave, assim como ao seu Certificado de Aeronavegabilidade, no entanto, tais alegações não tem relação com o ato infracional em apuração, descrito no AI nº 004633/2016, visto que o caso em análise trata do descumprimento de normas de operação da aeronave, não tendo relação com as condições de manutenção da aeronave, que sequer foram abordadas pela fiscalização em seu relato.

44.9. Quanto à operação alega que todos os critérios de segurança foram cumpridos rigorosamente pela empresa no planejamento do voo indicado. Dispõe que como observado no Auto de Infração, o item 121.649 do RBAC 121 Emd 3 prevê que nenhuma aeronave possa pousar em um aeródromo homologado para regras de voos visuais, a menos que a visibilidade no solo seja igual ou superior a 5 km (27 NM), o teto seja igual ou superior a 450 m (1500 ft) e seja autorizado pelo controle de tráfego aéreo (se houver órgão ATC no aeródromo). Informa que o aeroporto de Rondonópolis (SBRD/ROO) opera conforme este regulamento, porém não é provido de órgão responsável pelo controle de tráfego aéreo, parte fundamental das várias atividades de proteção ao voo, conforme previsto no artigo 47 da Lei nº 7 565 - CBA. Considera que com a ausência deste item cabe sempre a avaliação do comandante da aeronave para determinar as ações necessárias à segurança do voo. Aduz que o art 166 da mesma Lei é claro quando determina que o comandante é responsável pelo operação e segurança da aeronave.

44.10. Importante observar que o interessado apresenta as alegações acima, em que confirma o conhecimento acerca dos mínimos meteorológicos para descolagens e pouso VFR estabelecidos na seção 121.649 do RBAC 121, no entanto, não apresenta qualquer comprovação de que a operação descrita no AI nº 004633/2016 tenha ocorrido de acordo com os requisitos estabelecidos no regulamento.

44.11. Quanto à menção ao estabelecido no art. 166 do CBA, em que alega que o comandante é responsável pelo operação e segurança da aeronave, deve ser considerado que, de fato, não se pode afastar a responsabilidade do comandante quanto ao ato infracional em apuração, no entanto, conforme restou demonstrado no item referente à fundamentação da matéria do presente Parecer, o operador aéreo é responsável pelo controle operacional de seus voos, de acordo com o estabelecido no item 121.533(a) do RBAC 121. Importante lembrar que conforme definido no RBAC 01 "*Controle operacional significa, referindo-se a um voo, exercer a autoridade sobre o início, a continuação, os desvios para alternativa e o término do mesmo, visando à segurança da aeronave e à regularidade e eficiência do voo.*". Desta forma, tendo em conta o disposto no item 121.533(a), observa-se que cabe ao operador aéreo o controle de um voo, inclusive no que se refere a exercer a autoridade sobre desvios para alternativa, não podendo tal responsabilidade ser imputada apenas ao comandante da aeronave.

44.12. Alega que a empresa adotou todos os procedimentos previstos para garantir os padrões operacionais do voo, não se limitando somente ao previsto em regulamento publicado pela ANAC, mas também adotando critérios de segurança recomendados por instituições internacionais. Ressalta que a empresa por meio de seus procedimentos internos, BO DSP 006 15 VOO e BO DSP 013 15 VOO, determina que voos nesta configuração tenham ao menos um aeródromo de alternativa adicional listado nos documentos de despacho e liberação de voos, bem como este aeródromo deve operar sobre regras de voos por instrumentos e possuir ao menos 1500 ft de teto e 5000 m de visibilidade até 30 min após o horário estimado de pouso nestes aeródromos de alternativas. Não obstante, informa que a empresa ainda utiliza-se de um ponto geográfico na rota proposta, presente no plano de voo apresentado e aceito pelas autoridades aeronáuticas, em que indica que caso não se encontre condições favoráveis para a condução segura do voo deve se prosseguir para um aeródromo de alternativa que esteja dentro dos limites operacionais acima mencionados. No caso do voo supracitado, o aeródromo indicado era o de Cuiabá/MT.

44.13. No entanto, as alegações acima apresentadas pelo interessado não são capazes de desconstituir o que descrito pela fiscalização. Verifica-se que o interessado busca demonstrar que havia aeródromo de alternativa, contudo, isto já havia sido esclarecido pela própria fiscalização em seu relato, quando informa no AI nº 004633/2016 que "*... foram incluídos dois aeródromos de alternativa com o METAR dando condição de pouso.*" Desta forma, constata-se que o fato gerador da irregularidade não se refere a não ter aeródromo de alternativa definido, mas ao fato de ter realizado o pouso em aeródromo que tinha visibilidade inferior ao requerido. Assim, tais alegações não merecem acolhimento.

44.14. Ressalta que o RBAC 121 Emd 3, em seu item 121.627, prevê que nenhum piloto em comando pode permitir que um voo prossiga para qualquer aeródromo para o qual ele tenha sido despachado ou liberado, se na opinião desse piloto em comando ou do despachante de voo (no caso de operação doméstica ou de bandeira) o voo não puder seguir com segurança. Além disso, informa que o artigo 167 da Lei nº 7.565 - CBA - determina que o Comandante 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. Adicionalmente, dada a importância da segurança nas operações aéreas, reforça que no artigo 170 da mesma lei é previsto que o Comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionem com a segurança do voo.

44.15. Todavia, o interessado apresenta tais alegações buscando imputar exclusivamente ao comandante a responsabilidade quanto ao ato infracional reportado pela fiscalização, entretanto, já foi esclarecido que não se pode afastar a responsabilidade do detentor de certificado de operador aéreo segundo o RBAC 121 quanto ao controle operacional de suas aeronave, de acordo com o previsto no item 121.533(a) do RBAC 121, cabendo ao operador aéreo o controle de um voo, inclusive, no que se refere a exercer a autoridade sobre desvios para alternativa.

44.16. Argumenta que o exposto anteriormente evidencia a preocupação e comprometimento da empresa no cumprimento de todas as normas previstas para a condução segura de seus voos, adotando parâmetros superiores ao preconizado pela autoridade aeronáutica brasileira para o contexto em que está autorizada a operar. No entanto, a empresa não demonstra que na ocasião descrita no AI nº 0046633/2016 foram cumpridos os requisitos referente aos mínimos meteorológicos definidos na seção 121.649 do RBAC 121 para pouso VFR.

44.17. Afirma que a empresa tomou todas as medidas previstas e indicadas para instruir ao piloto em comando da aeronave quais eram as decisões recomendadas a serem tomadas na condução de seu voo, bem como havia o total funcionamento de suas instalações de apoio locais e remotas para auxiliar o tripulante neste sentido. No entanto, não consta dos autos qualquer comprovação de que a empresa tenha orientado ao piloto a não efetuar o pouso no aeródromo de SBRD na ocasião descrita pela fiscalização, bem como de que o piloto teria descumprido orientação da empresa.

44.18. Considera que somente poderia ter sido qualquer Auto de Infração lavrado contra a Passaredo na hipótese de não cumprir com o estabelecido pela ANAC e pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, o que afirma que não ocorreu no caso aqui debatido, uma vez que afirma que a empresa sempre cumpriu com a legislação vigente no tocante a pouso e decolagens de voos. No entanto, a empresa não consegue demonstrar que tenha sido cumprida a legislação referente aos mínimos meteorológicos definidos na seção 121.649 do RBAC 121 para pouso VFR na ocasião descrita no Auto de Infração em análise. Assim, a empresa meramente informar que sempre cumpriu com a legislação não é suficiente para afastar a irregularidade descrita.

44.19. Informa que, conforme considera comprovado, cumpriu as normas regulamentadoras não resultando qualquer prejuízo aos passageiros, conforme afirma que consta do Auto de Infração. Argumenta que não se pode admitir que seja aplicada por este órgão a penalidade de multa à recorrente, pois a mesma atua em conformidade com esta agência reguladora. No entanto, não podem ser acolhidas tais alegações da empresa, posto que já foi esclarecido que o fato de não ter ocorrido prejuízo aos passageiros, não afasta o descumprimento constatado da legislação, além do fato da segurança de voo ter sido exposta a riscos.

44.20. Afirma que restou claro e comprovado que a empresa Passaredo seguiu todas as normas e

orientações quando do pouso do voo 2330 no aeródromo de Rondonópolis, e que é certo que não houve qualquer dano aos passageiros, tendo o pouso sido realizado com segurança, conforme se denota do relatório de voo anexo ao Auto de Infração. No entanto, não se pode confirmar a informação da empresa que o pouso foi realizado com segurança, tendo em conta que no AI nº 004633/2016 foi informado que *"... Apesar de as informações meteorológicas estarem indicando visibilidade inferior ao requerido, o comandante prosseguiu para o pouso e, não tendo avistado a pista, executou uma arremetida. Entretanto, como já se encontrava muito baixo, acabou tocando o solo em uma plantação próxima à cabeceira da pista, o que causou danos à aeronave. Mesmo assim, o piloto conseguiu decolar, executou nova aproximação e fez o pouso. Não houve casualidades às pessoas a bordo e o evento foi classificado como incidente grave pelo CENIPA. ..."*.

44.21. Observa que a empresa cumpre integralmente as disposições estabelecidas em Resoluções da ANAC e Código Brasileiro de Aeronáutica, devendo ser considerada como esclarecida a situação em apreço em relação a mesma, bem como considerada a impossibilidade de infração ao dispositivo legal declinado no Auto de Infração. Contudo, não restou demonstrada a impossibilidade infração ao dispositivo legal previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 121.533(a) e 121.649 do RBAC 121.

44.22. Considera que resta esclarecido que a empresa Passaredo cumpre as regras estabelecidas e conduz suas operações dentro do território nacional de acordo com os padrões e práticas estabelecidos no referido regulamento e dentro das limitações de certificação conforme estabelecido nas Especificações Operativas emitida pela ANAC. No entanto, a empresa não demonstra que a operação descrita no AI nº 004633/2016 tenha ocorrido de acordo com o estabelecido na legislação.

44.23. Acrescenta que a Passaredo na prestação de seus serviços segue rigorosamente todas as regulamentações da aviação civil, tanto que afirma que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor. Com relação à informação de que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor, importante esclarecer que tal informação não desconstitui a ocorrência do ato tido como infracional reportado pela fiscalização, podendo tal informação influenciar apenas quando da análise de aplicação de circunstâncias atenuantes e agravantes.

44.24. Conclui que há de ser considerada como esclarecida a situação em apreço, bem como considerada a impossibilidade de infração aos dispositivos legais declinados no Auto de Infração, razão pela qual considera que deva ser acolhida a defesa, para o fim de a declaração de inconsistência do Auto de Infração, com o consequente arquivamento do processo administrativo, o que requer. No entanto, considerando o que foi exposto, não é possível atender ao requerimento do interessado em razão de não se identificar inconsistência do Auto de Infração, não devendo, assim, ser promovido o arquivamento do processo administrativo.

44.25. Aborda a responsabilidade do piloto em comando, alegando que nos termos do Código Brasileiro de Aeronáutica a operação e segurança da aeronave são de responsabilidade do piloto em comando, citando o art. 166 do CBA. No entanto, já restou demonstrado que, com base no previsto no item 121.533(a) do RBAC 121, não se pode afastar a responsabilidade do operador aéreo certificado segundo o RBAC 121 quanto ao ato infracional descrito pela fiscalização.

44.26. Afirma que como se verifica na legislação aplicável, as infrações dispostas no inciso II do artigo 302 do CBA são imputáveis aos aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves. Considera que assim os operadores de aeronaves poderão ser responsabilizados quando a infração não puder ser imputada ao aeronauta, o que não ocorreu no caso concreto. No entanto, não se sustenta tal alegação do interessado, posto que não há qualquer ordem de precedência estabelecida no inciso II do art. 302 do CBA em relação às figuras que podem ter atos infracionais enquadrados em tal dispositivo. Além disso, no caso em análise, o enquadramento deve se dar prioritariamente de acordo com o previsto no inciso III do art. 302 do CBA, que é aquele destinado ao enquadramento das infrações de concessionárias e permissionárias/autorizatórias.

44.27. Informa que é previsto no próprio Código Brasileiro de Aeronáutica que a operação e segurança da aeronave são de responsabilidade do piloto em comando e que de igual forma estabelece a

atual IAC 100 12, que aprova as Regras do Ar, citando os itens 2 1 45 e 3 4 1 da referida norma. Conclui que da reflexão acerca da responsabilidade do piloto em comando na aplicação das Regras do Ar, previsto tanto no CBA quanto na IAC 100 12, não pode se concluir pela responsabilidade de pessoa diversa, física ou jurídica, senão o próprio comandante. Alega que a Passaredo não pode ser responsabilizada pela suposta conduta descrita no Auto de Infração. Reitera que a responsabilidade pela operação e segurança da aeronave é do piloto em comando, conforme estabelecido expressamente na legislação supramencionada. Conclui que a responsabilidade pela alegada ocorrência descrita no Auto de Infração deve ser imputada unicamente ao piloto e não à empresa operadora da aeronave, pois a ICA 100 12/2013 expressamente imputa ao piloto a responsabilidade pelos subitens 2 1 4 5 e 3 4 1. Complementa que a Passaredo não pode ser responsabilizada por ato praticado pelo piloto em comando, especialmente porque é prevista na norma regulamentadora que o mesmo pode ser responsabilizado diante de sua autoridade decisória. Nesse sentido, cita o item 3 5 da ICA 100 12. Alega que o único que pode violar o dispositivo legal é o próprio piloto e não a empresa operadora da aeronave.

44.28. Contudo, já restou demonstrado que não se pode afastar, no caso em análise, a responsabilidade do operador aéreo quanto ao ato infracional descrito no AI nº 004633/2016, na medida em que o mesmo é responsável pelo controle operacional de suas aeronaves. Ademais, vê-se que o interessado se refere nas alegações acima à legislação que não é emitida pela ANAC (ICA 100-12), não cabendo, assim, a análise de itens regulamentares que não são de competência da ANAC, na medida em que o presente processo busca apurar a ocorrência de infração à legislação da ANAC.

44.29. Alega ser evidente a nulidade do processo autuado em face da Passaredo, eis que afirma ser esta parte ilegítima para figurar no processo. Considera que deveria ter sido instaurado o processo administrativo contra o próprio piloto em comando e não contra a Passaredo, tornando sem efeito o Auto de Infração. Afirma que o piloto é o único sujeito ativo capaz de caracterizar a infração, sob pena de violação do princípio da legalidade restrita que embasa todas as penalidades, inclusive as administrativas. Requer o arquivamento do processo administrativo, tendo em vista a alegada ilegitimidade passiva da Passaredo, não podendo esta ser responsabilizada pelas decisões do piloto em comando. Caso este não seja o entendimento, argumenta que deve o piloto em comando figurar como responsável solidário junto ao Auto de Infração lavrado contra a Passaredo, notadamente pelo fato de que o piloto de uma aeronave possui autoridade decisória em tudo o que com ela se relacionar enquanto estiver em comando, conforme informa ser descrito no subitem 3 5 da ICA 100 12/2013. Questiona porque responsabilizar a Passaredo por atos cometidos exclusivamente por piloto, quando a própria norma prevê a possibilidade de aplicação de penalidade ao aeronauta. E questiona quanto ao piloto que se livrara da penalidade qual seria o caráter educativo da multa. Repete que as infrações dispostas no inciso II do artigo 302 do CBA são imputáveis aos aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves.

44.30. Quanto às alegações acima, considerando tudo o que já foi exposto, não é possível atender ao requerimento da empresa, visto que não se configura a nulidade do processo, não sendo o interessado parte ilegítima para figurar no processo. Adicionalmente, já foi demonstrada responsabilidade do operador aéreo certificado segundo o RBAC 121 quanto ao ato infracional identificado. Além disso, o fato do operador ter sido autuado para apuração de sua responsabilidade não afasta a possibilidade de apuração da responsabilidade do comandante, posto que no Relatório de Fiscalização nº 001262/2016 a fiscalização também descreve infração que teria sido cometida pelo comandante da aeronave. No entanto, entende-se que a apuração de responsabilidade do comandante e do operador aéreo devem ser apuradas de forma independente. Com relação à menção ao previsto no inciso II do art. 302 do CBA, já foi esclarecido que, no âmbito do presente processo, o interessado está sendo autuado de acordo com a alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, não sendo pertinente tal alegação.

44.31. Consigna que a Passaredo adota sistematicamente e principalmente após a constatação de falhas medidas que visam a segurança de voo de suas aeronaves e reciclagem de seus pilotos e copilotos, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo. E que a Passaredo na prestação de seus serviços segue rigorosamente todas as regulamentações da aviação civil tanto que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor. Afirma que há de ser considerada como esclarecida a situação em apreço em relação a Passaredo, bem como considerada a impossibilidade de infração ao dispositivo legal declinado no Auto de

Infração.

44.32. Quanto à informação de que adota medidas que visam à segurança de voo de suas aeronave, entende-se que esta é uma obrigação do operador aéreo, não tendo tal alegação o condão de afastar o que foi reportado pela fiscalização, assim como deve ser considerado também que o cumprimento do previsto nas normas da ANAC é uma obrigação do operador aéreo. Cabe destacar que o interessado faz menção em sua defesa à observância da legislação do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), no entanto, o processo em análise não se trata de descumprimento da legislação do DECEA, mas sim da própria ANAC.

44.33. Com relação à informação de que não há nenhum registro de aplicação deste tipo de penalidade em seu desfavor, importante esclarecer que tal informação não desconstitui a ocorrência do ato tido como infracional reportado pela fiscalização, podendo tal informação influenciar apenas quando da análise de aplicação de circunstâncias atenuante e agravantes.

44.34. Requer que seja totalmente acolhida a defesa para que seja desconstituído o Auto de Infração com seu consequente arquivamento, pois afirma ser inconsistente, haja vista ausência de infringência da Passaredo ao disposto no artigo 302, inciso III, alínea "e", do Código Brasileiro de Aeronáutica muito menos infração ao item 121.649 do RBAC 121. No entanto, não se pode atender ao requerimento do interessado, não sendo cabível promover o arquivamento do processo, sendo confirma a infração ao previsto na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 121.533(a) e 121.649 do RBAC 121.

44.35. Requer a inclusão do piloto em comando no polo passivo, alegando que este deve configurar como responsável solidariamente pela infração ocorrida. A respeito de tal requerimento cabe observar o estabelecido no art. 297 da Lei nº 7.565/1986 (CBA), apresentado a seguir:

CBA

Art. 297. A pessoa jurídica empregadora responderá solidariamente com seus prepostos, agentes, empregados ou intermediários, pelas infrações por eles cometidas no exercício das respectivas funções.

44.36. Observa-se do estabelecido no art. 297 que a pessoa jurídica empregadora é que responde solidariamente com seus prepostos pelas infrações por eles cometidas. Assim, não cabe estabelecer o contrário, conforme requerido pela empresa, que o seu funcionário responda solidariamente com a empresa quanto à reponsabilidade dela em relação ao ato infracional identificado.

44.37. A título de argumentação, considerando não ter a Passaredo agido com dolo ou má fé, bem assim a ausência de reincidência, requer que seja aplicada apenas a pena de advertência ou na pior das hipóteses multa no patamar mínimo em face das circunstâncias atenuantes inerentes ao caso em questão.

44.38. Quanto à menção a não ter agido com dolo ou má-fé, este argumento não tem o condão de afastar a responsabilidade do autuado pela conduta infracional.

44.39. Com relação à alegação de que não é reincidente, deve ser considerado que isto pode influenciar apenas na dosimetria da sanção, mas não é suficiente para afastar a sanção que deve ser aplicada.

44.40. Quanto ao requerimento de aplicação de multa no patamar mínimo, deve ser considerado que, em se confirmando a sanção, a dosimetria da mesma será analisada em item específico deste Parecer, ocasião em que será avaliada a possibilidade de aplicação de circunstâncias atenuantes e agravantes. Além disso, a respeito do requerimento de aplicação de pena de advertência, cabe esclarecer que, inicialmente, deve ser considerado o disposto no art. 289 do CBA:

CBA

Art. 289. Na infração aos preceitos deste Código ou da legislação complementar, a autoridade aeronáutica poderá tomar as seguintes providências administrativas:

I - multa;

II - suspensão de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

III - cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações;

IV - detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado;

V - intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas

44.41. Verifica-se que no art. 289 do CBA a advertência não consta entre as providências administrativas que a autoridade aeronáutica poderá tomar. Além disso, na Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor à época, em seu art. 19 também são previstas as penalidades a serem aplicadas.

Resolução ANAC nº 25/2008

Art. 19. As penalidades a serem aplicadas são:

I - multa;

II - suspensão;

III - cassação;

IV - detenção;

V - interdição;

VI - apreensão;

VII - intervenção; e/ou

VIII - as demais previstas na legislação de competência da ANAC.

44.42. Consta-se que também na Resolução ANAC nº 25/2008 não há previsão para a aplicação de pena de advertência. Importante observar, ainda, o previsto no parágrafo único do art. 3º da Resolução ANAC nº 472/2018.

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 3º O resultado da fiscalização desencadeará a adoção de providência administrativa, caso constatada infração durante ou após a fiscalização.

Parágrafo único. As providências administrativas de que tratam o caput deste artigo classificam-se em preventiva, sancionatória e acatelatória.

44.43. Nota-se que na Resolução ANAC nº 472/2018 já há a previsão de aplicação de providência administrativa de natureza preventiva, contudo em função do estabelecido no parágrafo único do art. 82 da Resolução ANAC nº 472/2018 não é possível a aplicação da mesma no presente caso, conforme pode ser verificado a seguir.

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 82. Esta Resolução aplica-se a todos os processos em curso, sem prejuízo dos atos já praticados e da aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

Parágrafo único. As providências administrativas preventivas não se aplicam a infrações identificadas antes da vigência desta Resolução.

44.44. Tendo em conta que o fato descrito no Auto de Infração nº 004633/2016 ocorreu em 09/01/2016 e foi identificado no mesmo ano, já que a data de lavratura do Auto de Infração é de 11/08/2016, e, ainda, que a Resolução ANAC nº 472/2018 entrou em vigor 180 dias após a sua publicação, que aconteceu em 19/06/2018, não há previsão nas normas que possibilite a conversão da multa pecuniária em advertência.

44.45. No recurso, o interessado aborda o valor da multa aplicada, alegando que o setor de julgamento não agiu com o costumeiro acerto e dentro do princípio da razoabilidade ao fixar o valor da multa em quantia correspondente a R\$ 7.000,00 (sete mil reais), motivo pelo qual considera que deve ser provido o recurso, para o fim de reduzir a referida verba, posto que tal importância se mostra exacerbada ante a ocorrência da suposta infração. Ao contrário do quanto disposto no parecer proferido, considerado todo o contexto atual, alega ser necessário que se examine as circunstâncias atenuantes para efeito de aplicação de penalidade, tal como preceitua o artigo 22, §1º, incisos I, II e III, da Resolução da ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008. Informa que adota medidas que visam resguardar a segurança de voo de suas aeronaves, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela Agência Reguladora. Considera que isto é mais do que suficiente para o acolhimento do recurso, no sentido de afastar a penalidade de multa imposta, ou ainda, para o fim de reduzir o valor da multa aplicada. Aguarda o acolhimento do recurso, para fim de reformar a decisão administrativa proferida no Processo Administrativo em epígrafe.

44.46. Quanto à alegação referente ao valor da multa aplicada pelo setor de primeira instância,

deve ser esclarecido que o mesmo está de acordo com os valores previstos na legislação vigente à época dos fatos (Resolução ANAC nº 25/2008), assim, não se vislumbra afronta ao princípio da razoabilidade, cabendo apenas ressaltar que quando da análise da dosimetria da sanção o valor da sanção pode ser alterado.

44.47. No que tange à alegação de que é necessário que se examine as circunstâncias atenuantes para efeito de aplicação de penalidade esclarece-se que quando da análise da dosimetria da sanção no presente Parecer será devidamente avaliada a possibilidade de aplicação de cada uma das circunstâncias atenuantes previstas.

44.48. Requer que seja dado total provimento ao recurso, para o fim de reformar a decisão guerreada, declarando-se a insubsistência do Auto de Infração, eis que informa que inexistiu prática de ato infracional por parte da Recorrente, e, conseqüentemente, inexistiu violação ao Código Brasileiro de Aeronáutica e legislação regulamentar, afastando-se a aplicação da penalidade imposta diante da ausência de responsabilidade da Recorrente, desconstituindo o Auto de Infração, com o conseqüente arquivamento do processo administrativo, como medida de inteira justiça. Caso não seja esse o entendimento, requer, ainda, que seja dado provimento ao recurso para o fim de reduzir a multa aplicada para o mínimo legal, eis que afirma que no presente caso não incidem as agravantes, tampouco os fatos caracterizaram as infrações descritas na notificação.

44.49. Todavia, não é possível atender ao requerimento do interessado em razão de que restou confirmada a prática de ato infracional, sendo confirmada a violação ao CBA, não sendo constatada a insubsistência do Auto de Infração, não podendo-se promover o arquivamento do processo. Quanto ao requerimento de que a sanção seja aplicada no patamar mínimo, no item referente à dosimetria da sanção será analisada a possibilidade de aplicação de circunstâncias atenuantes e agravante, cabendo ressaltar que o interessado já foi notificado da possibilidade de agravamento da sanção como consequência do entendimento de que se deve aplicar ao presente caso a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

44.50. As manifestações do interessado não foram suficientes para afastar a aplicação da sanção administrativa quanto ao ato infracional praticado.

ENQUADRAMENTO E DOSIMETRIA DA SANÇÃO

45. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração cuja autuação no AI nº 004633/2016 está fundamentada, após convalidação, na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 121.533(a) e 121.649 do RBAC 121, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada, que, segundo o que dispõe o CBA, deve refletir a gravidade da infração (Lei nº 7.565/86, art. 295).

46. Nesse contexto, é válido observar que o valor da multa imposta pela autoridade competente – R\$ 7.000,00 (sete mil reais) - foi fixado dentro dos limites previstos na Resolução nº 25/2008, em vigor à época, para a capitulação da infração na alínea "e" do inciso III do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986.

47. Observa-se que o art. 22 da Resolução ANAC nº 25 e o art. 58 da Instrução Normativa (IN) ANAC nº 08 definiam que, para efeito de aplicação de penalidades, seriam consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes, sendo estas situações dispostas nos §1º e §2º destes mesmos artigos.

48. Destaca-se que, com base na tabela de infrações da Resolução ANAC nº 25/2008, Anexo II, Tabela III – INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS À CONCESSIONÁRIA OU PERMISSONÁRIA DE SERVIÇOS AÉREOS, COD "NON", em vigor à época, o valor da multa poderia ser imputado em R\$ 4.000,00 (grau mínimo), R\$ 7.000,00 (grau médio) ou R\$ 10.000,00 (grau máximo). Conforme o disposto no artigo 57 da IN ANAC nº 08/2008, a penalidade de multa será calculada a partir do valor intermediário.

49. **Circunstâncias atenuantes**

49.1. No recurso o interessado afirma ser necessário que se examine as circunstâncias atenuantes para efeito de aplicação de penalidade, tal como preceitua o artigo 22, §1º, incisos I, II e III, da Resolução da ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008. Informa que adota medidas que visam resguardar a segurança de voo de suas aeronaves, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela Agência Reguladora. Considera que isto é mais do que suficiente para o acolhimento do recurso, no sentido de afastar a penalidade de multa imposta, ou ainda, para o fim de reduzir o valor da multa aplicada.

49.2. No que tange à análise da aplicação de circunstâncias atenuantes, inicialmente, não considera-se possível aplicar a circunstância atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, que é referente ao reconhecimento da prática da infração, tendo em conta o conteúdo das peças de defesa e de recurso.

49.3. Quanto à circunstância atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, que se refere à adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração antes de proferida a decisão, vê-se que o interessado informa que adota medidas que visam resguardar a segurança de voo de suas aeronaves, bem como a estrita observância aos processos, normas e exigências estabelecidas pela Agência Reguladora, no entanto, tais medidas constituem obrigações do operador aéreo, não tendo qualquer característica de voluntariedade. Assim, entende-se que não é possível a aplicação de tal circunstância atenuante.

49.4. No que tange à circunstância atenuante prevista no inciso III do §1º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, referente à inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento, considero que a mesma **não deve** ser aplicada, considerando o que é demonstrado no extrato do SIGEC (SEI nº 4845639).

50. **Circunstâncias agravantes**

50.1. No AI nº 004633/2016 é informado que "*Apesar de as informações meteorológicas estarem indicando visibilidade inferior ao requerido, o comandante prosseguiu para o pouso e, não tendo avistado a pista, executou uma arremetida. Entretanto, como já se encontrava muito baixo, acabou tocando o solo em uma plantação próxima à cabeceira da pista, o que causou danos à aeronave. Mesmo assim, o piloto conseguiu decolar, executou nova aproximação e fez o pouso. Não houve casualidades às pessoas a bordo e o evento foi classificado como incidente grave pelo CENIPA.*". Diante das circunstâncias relatadas pela fiscalização, encontra-se configurada a circunstância agravante prevista no inciso IV do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

50.2. Não considera-se possível aplicar quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos outros incisos do §2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

51. **Sanção a Ser Aplicada em Definitivo**

51.1. Dessa forma, considerando nos autos a inexistência de circunstâncias atenuantes e a existência de uma circunstância agravante, a multa deve ser aplicada em seu grau máximo, no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

CONCLUSÃO

52. Pelo exposto, sugiro NEGAR PROVIMENTO ao recurso, AGRAVANDO-SE a multa aplicada pela autoridade competente de primeira instância administrativa para o valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

53. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**
54. **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 02/10/2020, às 09:28, 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 **4840869** e o código CRC **DB7B5997**.

 SIGEC :: SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE CRÉDITOS Atalhos do Sistema	Menu Principal
Usuário: daniella.silva	
Dados da consulta	Consulta

Extrato de Lançamentos

Nome da Entidade: PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S.A.

CNPJ/CPF: 00512777000135

Div. Ativa: **Sim**

End. Sede: RUA THOMAS ALBERTO WHATELY S/N LT16J AEROPORTRIBEIRAO PRETO -

CEP: 14078550

Nº ANAC: 3000003131

CADIN: Sim

UF: SP

Tipo Usuário: Integral

Bairro: Jardim Jóquei Clube

Município: RIBEIRAO PRETO

Créditos Inscritos no CADIN

Existem Créditos inscritos no CADIN para este Número ANAC

Receita	Nº Processo	Nº Auto Infração	Processo SEI	Data Vencimento	Data Infração	Valor Original	Data do Pagamento	Valor Pago	Valor Utilizado	Chave	Situação	Valor Débito (R\$)
2081	<u>660498176</u>	000734/2017	00058.512898/2017	11/08/2017	11/03/2015	R\$ 3 500,00	27/07/2017	3 500,00	3 500,00		PG	0,00
2081	<u>660675170</u>	005569/2016	00065509557201622	25/08/2017	26/07/2016	R\$ 3 500,00	23/08/2017	3 500,00	3 500,00		PG0	0,00
2081	<u>660690173</u>	00420/2015	00058075234201530	28/08/2017	12/06/2014	R\$ 35 000,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>660691710</u>	002142/2015	00058127105201534	14/06/2019	10/02/2015	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		DA	22 053,61
2081	<u>660863179</u>	004010/2016	00066021984201673	27/05/2019	30/04/2016	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		DA	8 854,26
2081	<u>660909170</u>	004332/2016	00058070069201619	18/09/2017	23/06/2016	R\$ 3 500,00	28/08/2017	3 500,00	3 500,00		PG	0,00
2081	<u>661006114</u>	004311/2016	00058069068201613	29/09/2017	03/04/2015	R\$ 7 000,00	06/09/2017	7 000,00	7 000,00		PG	0,00
2081	<u>661063173</u>	000349/2016	00058028840201647	02/10/2017	20/03/2016	R\$ 3 500,00	06/09/2017	3 500,00	3 500,00		PG0	0,00
2081	<u>661075177</u>	000348/2016	00058028844201625	06/07/2020	20/03/2016	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		DA	8 492,17
2081	<u>661201176</u>	000277/2017	00066503377201716	27/10/2017	21/09/2015	R\$ 3 500,00	09/10/2017	3 500,00	3 500,00		PG0	0,00
2081	<u>661695170</u>	2488/2014	00065.161410/2014	27/11/2017	08/06/2010	R\$ 3 178 000,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	<u>661696178</u>	1574/2014	00065070164201453	27/11/2017	12/07/2010	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<u>661914172</u>	2467/2014	00065156032201418	29/12/2017	24/08/2010	R\$ 469 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<u>661967173</u>	004633/2017	00066038633201600	05/01/2018	09/01/2016	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<u>662003175</u>	000701/2017	00058512296201706	12/01/2018	19/04/2017	R\$ 8 750,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>662586180</u>	002425/2015	0006500242201659	09/03/2018	11/12/2015	R\$ 8 750,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>662837180</u>	003052/2017	00058539470201750	12/03/2018	10/11/2017	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>662947184</u>	005476/2016	00058506190201684	23/03/2018	10/10/2016	R\$ 3 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>662951182</u>	005978/2016	00065521063201616	22/03/2018	06/10/2016	R\$ 3 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>663006185</u>	000701/2017	00058512296201706	23/03/2018	19/04/2017	R\$ 8 750,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>663018189</u>	004310/2016	00058069074201671	23/03/2018	08/02/2016	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>663136183</u>	000418/2017	00066505638201724	31/12/2018	21/04/2016	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		DA	9 033,93
2081	<u>663195189</u>	002741/2017	00058539943201719	16/04/2018	06/10/2017	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>663247185</u>	003050/2018	00066000398201857	20/04/2018	22/11/2017	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>663635187</u>	000046/2016	00067000319201636	18/05/2018	15/01/2016	R\$ 3 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>663706180</u>	003457/2018	00058004319201886	25/05/2018	25/11/2017	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>663712184</u>	00420/2015	00058075234201530	25/05/2018	12/06/2014	R\$ 10 000,00		0,00	0,00		DA	13 268,63
2081	<u>663811182</u>	005970/2016	00058512677201650	01/06/2018	28/04/2016	R\$ 66 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>664048186</u>	003455/2018	00058004314201853	22/06/2018	25/11/2017	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>664623189</u>	003052/2017	00058539470201750	17/08/2018	10/11/2017	R\$ 35 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<u>664795182</u>	004515/2018	00058015002201875	13/09/2018	24/11/2017	R\$ 8 750,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>665067188</u>	005166/2018	00058.022230/2018	12/10/2018	01/02/2016	R\$ 11 200,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>665164180</u>	005183/2018	00058.022359/2018	25/10/2018	01/02/2017	R\$ 11 200,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>665344188</u>	005682/2018	00065042151201818	09/11/2018	15/12/2017	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>665380184</u>	000140/2015	00066051964201546	15/11/2018	09/12/2013	R\$ 17 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>665385185</u>	000136/2015	00066051705201515	15/11/2018	02/09/2013	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<u>665395182</u>	000142/2015	00066051778201515	15/11/2018	09/12/2013	R\$ 3 500,00	12/11/2018	3 500,00	3 500,00		PG0	0,00
2081	<u>665397189</u>	002020/2014	00066051875201508	15/11/2018	20/07/2012	R\$ 3 500,00	12/11/2018	3 500,00	3 500,00		PG0	0,00
2081	<u>665405183</u>	003045/2017	00058543400201704	16/11/2018	29/08/2017	R\$ 14 000,00		0,00	0,00		RE2	18 136,96
2081	<u>665466185</u>	000138/2015	00066051961201511	22/11/2018	03/09/2013	R\$ 14 000,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>665467183</u>	000135/2015	00066051963201500	22/11/2018	29/08/2013	R\$ 4 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<u>665468181</u>	004515/2018	00058015002201875	22/11/2018	24/11/2017	R\$ 10 000,00	22/11/2018	10 000,00	10 000,00		PG	0,00
2081	<u>665537188</u>	003050/2018	00066000398201857	23/11/2018	22/11/2017	R\$ 35 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<u>665583181</u>	00145/2015	00066051891201592	30/11/2018	05/12/2013	R\$ 154 000,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>665589180</u>	000169/2015	00066051620201537	30/11/2018	02/02/2014	R\$ 3 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>665602181</u>	005251/2018	00058.022964/2018	17/05/2019	30/07/2016	R\$ 1 600,00		0,00	0,00		DA	2 023,83
2081	<u>665637184</u>	005298/2018	00058.023276/2018	06/12/2018	29/04/2017	R\$ 8 400,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>665729180</u>	003788/2018	00066005581201849	13/12/2018	29/10/2017	R\$ 2 400,00		0,00	0,00		CAN	0,00
2081	<u>665793181</u>	002425/2015	00065002242201659	21/12/2018	11/12/2015	R\$ 35 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<u>665795188</u>	005474/2016	00058506185201671	21/12/2018	10/10/2016	R\$ 3 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>665815186</u>	002741/2017	00058539943201719	21/12/2018	06/10/2017	R\$ 35 000,00		0,00	0,00		RE2	0,00
2081	<u>665940183</u>	00139/2015	00066051960201568	04/01/2019	07/02/2013	R\$ 52 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>665955181</u>	00167/2015	00066052253201599	24/05/2019	26/02/2014	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		DA	8 854,26
2081	<u>665965189</u>	000679/2017	00066508849201719	11/01/2019	23/11/2013	R\$ 3 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>666333198</u>	000073/2016	00058007451201688	22/02/2019	24/01/2016	R\$ 3 500,00	22/02/2019	3 500,00	3 500,00		PG0	0,00
2081	<u>666381198</u>	04832/2014	00065151026201474	13/05/2019	15/06/2010	R\$ 42 000,00		0,00	0,00		DA	53 125,56
2081	<u>666392193</u>	000276/2017	00066503372201785	01/03/2019	27/08/2015	R\$ 3 500,00		0,00	0,00		CA0	0,00
2081	<u>666508190</u>	000280/2017	00066503393201709	15/03/2019	18/05/2016	R\$ 7 000,00		0,00	0,00		RE2N	8 928,55

2081	666535197	003455/2018	00058004314201853	11/10/2019	25/11/2017	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	DA	43 402,83	
2081	666631190	000701/2017	00058512296201706	25/10/2019	19/04/2017	R\$ 17 500,00		0,00	0,00	DA	21 701,41	
2081	666632199	005978/2016	00065521063201616	18/10/2019	06/10/2016	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	DA	8 680,56	
2081	666669198	000046/2016	00067000319201636	05/04/2019	15/01/2016	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	DA	5 081,29	
2081	666670191	000195/2016	00058014917201600	05/04/2019	27/01/2016	R\$ 63 000,00		0,00	0,00	CAN	0,00	
2081	666691194	00138/2015	00066051961201511	05/04/2019	15/09/2013	R\$ 16 000,00		0,00	0,00	CP CD	20 325,19	
2081	666782191	00093/2014	00066003377201460	18/04/2019	26/02/2013	R\$ 34 380,82		0,00	0,00	RE3N	43 674,80	
2081	666797190	006866/2018	00058043721201886	25/04/2019	16/10/2018	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	CA0	0,00	
2081	666998190	004523/2018	00058015061201843	16/05/2019	08/06/2017	R\$ 7 000,00	31/10/2019	8 610,14	8 610,14	PG	0,00	
2081	667638193	005474/2016	00058506185201671	18/07/2019	10/10/2016	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	DA	5 018,11	
2081	667680194	005476/2016	00058506190201684	18/07/2019	10/10/2016	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	CP CD	5 018,11	
2081	667723191	005682/2018	00065042151201818	19/07/2019	15/12/2017	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	RE2N	43 908,49	
2081	667949198	007687/2019	00066005390201968	02/08/2019	12/01/2019	R\$ 17 500,00		0,00	0,00	CA0	0,00	
2081	668040192	007813/2019	00058009345201981	16/08/2019	25/11/2018	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	DA	24 990,22	
2081	668084194	007821/2019	00058009390201936	16/08/2019	20/06/2018	R\$ 63 382,80		0,00	0,00	RE3N	79 197,51	
2081	668091197	005970/2016	000585126772016	16/08/2019	26/08/2016	R\$ 30 512,29		0,00	0,00	RE2N	38 125,43	
2081	668242191	00141/2015	00066051777201562	30/08/2019	26/02/2014	R\$ 28 000,00		0,00	0,00	CAN	0,00	
2081	668252199	000276/2017	00066503372201785	30/08/2019	27/08/2015	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	DA	4 998,04	
2081	668253197	000282/2017	00066503398201723	30/08/2019	26/07/2016	R\$ 3 500,00		0,00	0,00	CA0	0,00	
2081	668341190	007692/2019	00066005427201958	06/09/2019	05/01/2019	R\$ 52 500,00		0,00	0,00	CA0	0,00	
2081	668366195	000195/2016	00058014917201600	01/11/2019	27/01/2016	R\$ 63 000,00		0,00	0,00	DA	77 885,45	
2081	668381199	000046/2016	00067000319201636	20/09/2019	21/01/2016	R\$ 3 000,00		0,00	0,00	DA	3 734,62	
2081	668555192	000354/2017	00058505636201734	04/10/2019	11/11/2016	R\$ 3 500,00	30/09/2019	3 500,00	3 500,00	PG0	0,00	
2081	668593195	006866/2018	00058043721201886	11/10/2019	16/10/2018	R\$ 8 000,00		0,00	0,00	DA	9 920,64	
2081	668686199	2488/2014	00065161410201485	31/10/2019	14/03/2010	R\$ 4 501 000,00		0,00	0,00	RE2N	5 581 604,13	
2081	668943194	00138/2015	00066051961201511	23/12/2019	15/09/2013	R\$ 12 000,00		0,00	0,00	CP CD	14 790,35	
2081	669264208	000282/2017	00066503398201723	05/03/2020	26/07/2016	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	DA	4 889,77	
2081	669357201	009985/2019	00067001181201935	13/03/2020	18/09/2019	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	CA0	0,00	
2081	669493204	003457/2018	00058004319201886	03/04/2020	25/11/2017	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	PU2	42 685,77	
2081	669529209	007476/2019	00066004309201922	10/04/2020	30/01/2016	R\$ 3 500,00		0,00	0,00	CA0	0,00	
2081	669722204	00140/2015	00066051964201546	04/09/2020	09/12/2013	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	PU1	21 982,00	
2081	669766206	007690/2019	00066005424201914	04/09/2020	05/01/2019	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	RE2N	38 468,50	
2081	669825205	006193/2018	00066024227201813	08/09/2020	20/09/2018	R\$ 7 000,00		0,00	0,00	RE2N	7 601,30	
2081	669875201	004579/2018	00065022401201801	04/09/2020	18/12/2017	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	RE2N	38 468,50	
2081	669976206	005022/2018	00058021072201862	09/09/2020	22/11/2017	R\$ 280 000,00		0,00	0,00	RE2N	303 128,00	
2081	670174204	000679/2017	00066508849201719	10/09/2020	23/11/2013	R\$ 4 000,00		0,00	0,00	PU1	4 317,20	
2081	670423209	005334/2018	00058023790201873	25/09/2020	21/06/2018	R\$ 156 654,80		0,00	0,00	DC1	161 323,10	
2081	670441207	00169/2015	00066051620201537	31/01/2021	02/02/2014	R\$ 3 500,00		0,00	0,00	DC0	3 500,00	
2081	670677200	007687/2019	00066005390201968	23/10/2020	12/01/2019	R\$ 20 000,00		0,00	0,00	DC1	20 000,00	
2081	670683205	000386/2020	00058007008202093	31/01/2021	29/01/2016	R\$ 35 000,00		0,00	0,00	DC0	35 000,00	
2081	670757202	00139/2015	00066051960201568	30/10/2020	07/02/2013	R\$ 15 491,93		0,00	0,00	DC1	15 491,93	
Totais em 01/10/2020 (em reais):							10 251 222,64		57 110,14	57 110,14		8 744 066,56

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 RE
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
DG2 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 2ª INSTÂNCIA	RE2N - RECURSO DE 2ª INSTÂNCIA SEM EFEITO SUSPENSIVO
DG3 - DILIGÊNCIAS POR INICIATIVA DA 3ª 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 INTERE
IT2 - PUNIDO PQ RECURSO EM 2ª FOI INTEMPESTIVO	RVSN - PROCESSO EM REVISÃO POR INICIATIVA DO INTERE
IT3 - PUNIDO PQ 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 JUDIC
ITDN - RECURSO EM 2ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR, SEM EFEITO SUSPENSIVO	SDJ - SUSPENSÃO DA EXIGIBILIDADE POR DECISÃO JUDIC
ITT - RECURSO EM 3ª INSTÂNCIA INTEMPESTIVO, MAS AINDA AGUARDANDO CIÊNCIA DO INFRATOR	SUS-P - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO
PC - PARCELADO	SUS-PEX - SUSPENSO POR PRESCRIÇÃO - PARCELAMENT

Registro 301 até 399 de 399 registros

➡ Páginas: 1 2 [3] [lr] [Reg]

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



DESPACHO

Assunto: Sobrestamento da análise. Resolução n. 583/2020

1. A Resolução nº 583, de 1º de setembro de 2020, tem como escopo sobrestar a fase de julgamento dos processos administrativos sancionadores previstos na Resolução nº 472, de 6 de junho de 2018, em decorrência dos efeitos da pandemia da COVID-19.

2. Conforme motivações constantes do processo 00058.012708/2020-08, a Diretoria Colegiada da ANAC, no exercício da competência que lhe foi outorgada pelo art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto no art. 8º, inciso XLVI, da mencionada Lei, e considerando a situação de emergência em saúde pública advinda da pandemia da COVID-19, determinou sobrestar por 180 (cento e oitenta) dias o julgamento dos processos administrativos sancionadores em curso na Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Art. 1º Sobrestar por 180 (cento e oitenta) dias o julgamento dos processos administrativos sancionadores em curso na Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

Parágrafo único. Não está interrompida a análise do processo sancionador quando houver:

I - decisão, proferida por qualquer instância julgadora, que implique, ou recomende à Diretoria Colegiada, a aplicação de medida restritiva de direitos, cumulada ou não com sanção pecuniária, ou o arquivamento do processo;

II - risco de prescrição, com prazo igual ou inferior a 2 (dois) anos para prescrição da ação punitiva ou executória da Administração; ou

III - apresentação ou prática voluntária de atos pelos administrados após a publicação desta Resolução para continuidade do processo.

3. Em cumprimento da determinação normativa emitida pelo órgão, fica, portanto, sobrestado o presente caso, por não se enquadrar em nenhuma das hipóteses excepcionais do parágrafo único do dispositivo.

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 05/10/2020, às 17:33, 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 **4846316** e o código CRC **A54CD9F7**.



DESPACHO

Assunto: Remoção de Sobrestamento

1. Considerando o decurso do prazo de 180 dias estabelecido pela Resolução nº 583, de 1º de setembro de 2020, contados a partir da data de sua publicação, que se deu em 03/09/2020, Seção 1, pág.58 do DOU, e, ainda, as instruções contidas no Memorando-circular nº 1/2021/ASJIN que autoriza a retomada do julgamento dos processos afetados pela citada Resolução, determino a remoção do sobrestamento do presente feito e a retomada de sua regular tramitação.



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 09/03/2021, às 10:43, 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 **5451005** e o código CRC **B29F6160**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CJIN - CJIN

DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 686/2020

PROCESSO Nº 00066.038633/2016-00

INTERESSADO: PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS S.A.

Brasília, 09 de março de 2021.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS S.A., CNPJ 00512777000135, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Operações - SPO, proferida dia 16/11/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 004633/2016, pela prática de operação abaixo dos mínimos meteorológicos para pouso VFR. A infração ficou capitulada, após convalidação, na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c itens 121.533(a) e 121.649 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 121

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 744/2020/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 4840869], 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:**

- **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS LTDA, CNPJ 00512777000135, ao entendimento de que restou configurada a prática de infração descrita no Auto de Infração nº 004633/2016, capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (CBA) c/c itens 121.533(a) e 121.649 do RBAC 121, **AGRAVANDO-SE** a multa aplicada em primeira instância administrativa para o valor de **R\$ 10.000,00 (dez mil reais)**, pela prática de operação abaixo dos mínimos meteorológicos para pouso VFR, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00066.038633/2016-00 e ao crédito de multa 661967173.

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 **Cássio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 09/03/2021, às 10:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **4846234** e o código CRC **29F3439E**.