



## VOTO

**PROCESSO: 00072.000109/2015-98**

**INTERESSADO: STILUS TÁXI AÉREO LTDA**

**RELATOR: DIRETOR RAFAEL JOSÉ BOTELHO FARIA**

### 1. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL PARA APRECIÇÃO DA MATÉRIA

1.1. A Lei n.º 11.182, de 27 de setembro de 2005, em seu art. 8º, estabelece a competência da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC para, dentre outras, regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, a segurança da aviação civil; fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo; reprimir infrações à legislação e aplicar as sanções cabíveis, bem como, decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. A Lei n.º 9.784, de 29 de janeiro de 1999, que regula o Processo Administrativo no âmbito da Administração Pública Federal, por sua vez, dispõe em seu art. 48 que *a Administração tem o dever de explicitamente emitir decisão nos processos administrativos e sobre solicitações ou reclamações, em matéria de sua competência*. Prescreve ainda o art. 64 da mencionada lei que *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*.

1.3. Por sua vez, a Resolução n.º 472, de 06 de junho de 2018, trata nos artigos 35 e 46 sobre a competência da Diretoria Colegiada para deliberar sobre pedidos de recurso em face de decisões proferidas no curso de Processos Administrativos Sancionadores que implicarem sanções de cassação, suspensão ou multa acima do valor de R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

1.4. Desta forma, conclui-se que o presente recurso administrativo preenche os requisitos de admissibilidade para efeito de análise pela Diretoria Colegiada.

### 2. DA ANÁLISE

2.1. A conduta imputada à empresa autuada por *“permitir operação comercial de aeronave não incluída nas especificações operativas”* foi enquadrada na **alínea “e” do inciso III do art. 302 da Lei n.º 7.565/1986, c/c os itens 119.5(c)(8) e 119.7(a)(1) do RBAC 119<sup>[1]</sup>**, *in verbis*:

*“ 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;”*

#### **“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 (...)**

*119.7 - Especificações operativas*

**(a) Cada especificação operativa emitida para um detentor de certificado deve conter:**

**(1) as autorizações, limitações e procedimentos segundo os quais cada espécie de operação, se aplicável, deve ser conduzida; “**

2.2. Após notificação da Decisão Monocrática de Segunda Instância n.º 1209/2019, a atuada insurgiu-se em sede recursal contra as razões decisórias consignadas nos autos, oportunidade em que expôs suas razões de mérito para as condutas infracionais a ela imputadas. Cumpre observar que, no mérito, a atuada limitou-se a repisar todos os argumentos já apresentados em sua defesa e recurso em segunda instância, os quais foram adequadamente enfrentados e refutados pelo decisor em primeira instância e pela ASJIN, tendo sido apresentados os necessários fundamentos de fato e de direito pertinentes ao caso em tela.

2.3. Das alegações apresentadas, a recorrente reitera que a aeronave PT-NRR já era detentora de Certificado de Aeronavegabilidade com categoria de registro "TPX" desde 25/08/2010, portanto, já aprovada em vistoria técnica especial, bem como que todas as vistorias do processo de certificação para inclusão da aeronave nas Especificações Operativas da empresa já haviam sido efetuadas, pendente somente da expedição do documento formal. Alega, portanto, a ausência de risco à segurança de voo, inexistindo lesividade.

2.4. Sobre tais afirmações, cumpre observar que o decisor em primeira instância adequadamente apontou que "*Quanto ao fato de a aeronave de marcas PT-NRR estar inscrita na categoria TPX junto ao Registro Aeronáutico Brasileiro, isto apenas indica que seu operador tenciona explorá-la comercialmente. A efetiva autorização para que esta exploração aconteça ocorre somente com a averbação da matrícula da aeronave na EO, com definição das operações possíveis e de eventuais limitações.*" Assim, verifica-se que, em que pese a tentativa da recorrente de desconstruir as condutas infracionais a ela imputadas, resta evidente que, mesmo ciente da não conclusão do processo de inclusão da aeronave PT-NRR na lista de aeronaves autorizadas em suas Especificações Operativas, a empresa optou por permitir as operações irregulares em voos comerciais, em inequívoca afronta aos normativos pertinentes de certificação.

2.5. Em continuidade a sua argumentação, a atuada novamente menciona a ausência de observância dos princípios da razoabilidade e proporcionalidade, decorrente do valor da sanção aplicada e do porte da empresa, e requer a aplicação do instituto da infração continuada, de forma a aplicar apenas sanção singular ao conjunto de todas as operações constatadas.

2.6. No que diz respeito à proporcionalidade da sanção aplicada, há que se observar que a recorrente não apresentou qualquer argumentação com prova em contrário quanto aos voos comerciais realizados irregularmente, devidamente comprovados nos autos. Sobre o assunto, a norma é clara quanto à vedação de realizar qualquer operação que não esteja autorizada nas Especificações Operativas da empresa. Não há que se falar, portanto, em desproporcionalidade da sanção, uma vez que o fundamento para a sua aplicação foi a própria prática de ato infracional previsto na legislação, por parte da atuada, que escolheu operar a aeronave em condição irregular por 58 (cinquenta e oito) vezes. Entende-se, assim, que a penalidade atribuída à empresa reflete proporcionalmente à gravidade e à quantidade das condutas infracionais apuradas.

2.7. Por fim, quanto ao reconhecimento da infração continuada, com aplicação de penalidade única para as condutas ora analisadas, importante realçar a inexistência, até o presente momento, de regra vigente no âmbito desta Agência que permita a aplicação do instituto em questão. Ademais, ainda que a regulamentação em questão estivesse vigente, após a análise dos fatos trazidos aos autos, resta incontestável a intencionalidade do agente em afrontar o regulamento vigente à época, ao passo que, mesmo ciente da situação ainda pendente de regularização, permitiu-se a operação da aeronave em voos comerciais assumindo, assim, os riscos decorrentes da inobservância das normas e procedimentos afetos à certificação da aeronave. Dessa forma, considerando-se a afronta ao dever de agir com lealdade e boa-fé, resta evidente a inaplicabilidade do instituto da infração continuada ao caso, devendo, cada ato infracional ser penalizado individualmente.

### **Da dosimetria da sanção**

2.8. Por todo o exposto e considerando o conjunto probatório, resta caracterizado que a empresa atuada permitiu a operação de 58 (cinquenta e oito) voos de natureza "FR" (fretamento), ocorridos entre 20/08/2010 e 16/09/2010, sem que a aeronave PT-NRR estivesse incluída na lista de aeronaves autorizadas nas Especificações Operativas (E.O.) da empresa, demonstrando-se, assim, que a aplicação da penalidade à empresa atuada nos autos tem base legal, com o devido afastamento das alegações apresentadas em sede recursal.

2.9. Primeiramente, cabe observar que a Lei n.º 7.565/1986, em seu art. 295, dispõe que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração. Assim, com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa jurídica, a previsão da Resolução ANAC n.º 25/2008, vigente à época, relativa à alínea “e” do inciso III do art. 302 da Lei n.º 7.565/1986, 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.

2.10. Quanto à análise das circunstâncias atenuantes, tem-se que, considerando todos os argumentos contraditórios trazidos aos autos em defesa e em sede recursal, afasta-se a aplicação da atenuante prevista no inciso I do §1º do art. 36 da Resolução n.º 472/2018, que trata do “reconhecimento da prática da infração”.

2.11. Em continuidade à análise da dosimetria, cabe pontuar que, no presente caso, por meio da ficha SEGVOO 119 N.º 003, protocolizada nesta Agência em 23/08/2010<sup>[2]</sup>, a empresa recorrente solicitou a necessária alteração de suas E.O., de forma a constar a inclusão da aeronave EMV711, PT-NRR. Desta forma, há que se considerar que, quando da realização da fiscalização que constatou a ocorrência das condutas descritas<sup>[3]</sup>, a empresa autuada já se encontrava em vias de regularizar a situação sob análise. Sendo assim, cabe uma interpretação ampliada quanto ao disposto no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução ANAC n.º 472/18, de forma que se possa entender ter a empresa recorrente adotado, *voluntariamente*, uma providência para evitar a infração, retornando à legalidade. Ressalta-se que o protocolo de requerimento de alterações nas E.O. da empresa não permite que esta venha a realizar operações antes de ter concluído o procedimento com a necessária aprovação pelo órgão regulador, mas deve-se fazer uma diferenciação daqueles casos em que as operações foram feitas à total revelia da autoridade de aviação civil, ou seja, sem que o agente infrator viesse, previamente, solicitar a necessária autorização com a adoção dos procedimentos pertinentes. Isso posto, reconhece-se a incidência da circunstância atenuante prevista no inciso II do § 1º do art. 36, da Resolução ANAC n.º 472/2018, para os voos realizados no período de 23/08/2010 a 16/09/2010, no total de 56 (cinquenta e seis) infrações.

2.12. Para a análise da circunstância atenuante prevista no inciso III do § 1º do art. 36, da Resolução ANAC n.º 472/2018 (“a inexistência de aplicação de penalidades no último ano”), foi efetuada pesquisa junto ao Sistema Integrado de Gestão de Créditos (SIGEC) dessa Agência, por meio da qual se identificou aplicação de penalidade no ano anterior à data da ocorrência em tela, consubstanciada no Crédito de multa n.º 636001137 (Processo n.º 60800.0012798/2011-18), já constituído em caráter definitivo quando proferida a decisão de primeira instância. Afasta-se, portanto, a aplicação da atenuante prevista no inciso II do §1º do art. 36 da Resolução n.º 472/2018.

2.13. No que diz respeito à análise das circunstâncias agravantes, não se verifica nos autos qualquer elemento que configure as hipóteses previstas § 2º do art. 36, da Resolução ANAC n.º 472/2018<sup>[4]</sup>.

2.14. Na medida em se verificou a incidência de uma circunstância atenuante (inciso II do § 1º do art. 36 da Resolução n.º 472/2018), para os voos realizados entre os dias 23/08/2010 e 16/09/2010, e a ausência de circunstância agravante, a sanção deve ser aplicada no patamar mínimo previsto, no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais), para 56 (cinquenta e seis) das condutas infracionais, e no patamar intermediário, no valor de R\$ 7.000,00 (sete mil) para os 02 (dois) atos tidos como infracionais cometidos no dia 20/08/2010, totalizando o valor de R\$ 238.000,00 (duzentos e trinta e oito mil reais).

### 3. CONCLUSÃO

Pelo exposto, **VOTO** pelo conhecimento e pelo **PROVIMENTO PARCIAL** do recurso interposto pela empresa **STILUS TÁXI AÉREO LTDA - CNPJ 05.897.794/0001-51**, reduzindo o valor da sanção de multa aplicada para **R\$ 238.000,00 (duzentos e trinta e oito mil reais)**.

É como voto.

[1] RBAC 119

119.49 Conteúdo das especificações operativas

(...)

(c) Cada detentor de certificado conduzindo operações sob demanda deve obter especificações operativas contendo todas as informações seguintes:

(1) a localização específica da sede operacional do detentor de certificado; e

(2) outros nomes comerciais sob os quais o detentor de certificado pode operar, conforme seu Certificado ETA;

(3) referência à autorização para exploração de serviços aéreos públicos não-regulares emitida ou a ser emitida pela ANAC;

(4) espécies e áreas de operações autorizadas;

(5) categorias e classes de aeronaves que podem ser usadas naquelas operações;

**(6) tipo de aeronave, marcas de matrícula e número de série de cada aeronave que estiver sujeita a um programa de manutenção de aeronavegabilidade requerido por 135.411(a)(2).**

**Adicionalmente:**

(i) sujeito à aprovação da ANAC quanto à forma e conteúdo, o detentor de certificado pode incorporar por referência os itens listados no parágrafo (b)(4) desta seção através da manutenção de um documento atualizado e pela referência a tal documento no parágrafo aplicável da especificação operativa; e

**(ii) o detentor do certificado não pode conduzir nenhuma operação utilizando qualquer aeronave ou aeródromo não listado;**

[2] Extrato SIGAD - SEI 4454996. SEGV00 118 N° 003. Protocolo ANAC

[3] Relatório de Vigilância da Segurança Operacional n° 7848/2010 - Inspeção foi realizada no dia 24/09/2010 (SEI 0389856 - pág. 04)

[4] **Da Gradação das Sanções**

Art. 36. Na dosimetria da aplicação de sanções serão consideradas as circunstâncias atenuantes e agravantes.

**§ 1º São circunstâncias atenuantes:**

I - o reconhecimento da prática da infração;

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

III - a inexistência de aplicação definitiva de sanções nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento da infração em julgamento.

**§ 2º São circunstâncias agravantes:**

I - a reincidência;

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

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

IV - a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo; e

V - a destruição de bens públicos



Documento assinado eletronicamente por **Rafael José Botelho Faria, Diretor**, em 23/06/2020, às 17:59, 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 **4436119** e o código CRC **3F13613C**.