



VOTO

PROCESSO: 00058.022110/2018-02

INTERESSADO: MATO GROSSO DO SUL TÁXI AÉREO LTDA - EPP

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. REFERÊNCIAS

- 1.1. Processo 00058.022110/2018-02;
- 1.2. Processo 00058.022084/2018-12;
- 1.3. Processo 00058.007034/2019-88;
- 1.4. Processo 00058.007669/2019-85; e
- 1.5. Processo 00058.007576/2019-51.

2. DA FUNDAMENTAÇÃO LEGAL

2.1. A Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, conferiu competência à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC para regular e fiscalizar os serviços aéreos, bem como fiscalizar as aeronaves civis, seus componentes, equipamentos e serviços de manutenção, com o objetivo de assegurar o cumprimento das normas de segurança de voo, e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência (art. 8º, incisos X, XVI e XLIII).

2.2. Prevê o Decreto nº 5.731, de 20 de março de 2006, que aprova o regulamento da ANAC, que, no exercício de suas atribuições, cabe à Agência apurar, julgar, aplicar penalidades ou adotar providências administrativas por infrações previstas na Lei nº 7.565, de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), ou em legislação complementar, bem como conhecer os respectivos recursos (art. 6º do Anexo I ao Decreto).

2.3. Ainda, pelas disposições contidas no Regimento Interno da ANAC, aprovado pela Resolução nº 381, de 14 de junho de 2016, art. 9º, caput, compete à Diretoria, em regime de colegiado, analisar, discutir e decidir em instância administrativa final as matérias de competência da Agência.

2.4. Nesse sentido, dispõe também o art. 46 da Resolução ANAC nº 472, de 6 de junho de 2018, o seguinte:

Art. 46. Cabe recurso à Diretoria, **em última instância administrativa**, a ser apresentado no prazo de 10 (dez) dias, quando as decisões proferidas pela autoridade competente para julgamento implicarem **sanções de cassação**, suspensão ou multa acima do valor de R\$100.000,00 (cem mil reais). (grifei)

2.5. Trata-se de recursos interpostos em face de Decisões de Primeira Instância (SEI 3075818, 3076010, 4380872, 4390262 e 4384760), por meio das quais foi decidido pela aplicação de penalidade de **CASSAÇÃO** do **Certificado de Operador Aéreo (COA)** da empresa MATO GROSSO DO SUL TÁXI AÉREO LTDA - EPP (2003-03-4CGF-01-02), além da aplicação de multa. Ressalte-se ainda que, conforme esclarecido nos Despachos (SEI 4106300, 4057339 e 4681693), os referidos recursos foram interpostos tempestivamente.

2.6. Constata-se, portanto, que a matéria em discussão é de alçada da Diretoria Colegiada da ANAC, podendo concluir que estão atendidos os requisitos de competência para a deliberação sobre os recursos apresentados pela interessada.

3. DA ANÁLISE

3.1. Inicialmente, é relevante destacar que os processos sancionadores ora sob análise foram instaurados por provocação documental da Delegacia Especializada de Combate ao Crime Organizado da Polícia Civil do Estado do Mato Grosso do Sul-DECO-MS, por meio dos Ofícios nº 47/DECO/DGPC(SEI 1944669) e nº 78/DECO/DGPC(SEI 1944764), em face de fatos apurados durante investigações a respeito da morte do Senhor Marcos David Xavier, piloto da empresa Mato Grosso do Sul Táxi Aéreo Ltda., vitimado em acidente aéreo, em operação da referida empresa, na data de 19/09/2016.

3.2. Conforme descrito no primeiro Ofício encaminhado pela DECO-MS, durante a instrução de inquérito policial, foi constatado que a empresa MS TAXI AEREO estaria promovendo prática criminosa de táxi aéreo clandestino, visto que, utilizando-se de uma aeronave registrada em nome de uma das proprietárias da empresa, continuava fretando voos para o público e clientes na modalidade de táxi aéreo, mesmo durante o período de suspensão das operações da referida empresa, conforme ditames da Portaria ANAC n.º 731/SPO de 28 de março de 2016.

3.3. Referida Portaria (SEI 1939430) foi publicada, em 29 de março de 2016, após competente processo administrativo (autos nº 00068.004516/2015-33) que resultou na decisão de suspender cautelarmente o Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo da empresa Mato Grosso do Sul Táxi Aéreo Ltda., tendo em vista que, no decorrer de processo de auditoria, a referida empresa demonstrou morosidade no sentido de atender as exigências formuladas pela Agência para correção de não-conformidade remanescentes da Inspeção de Vigilância realizada na empresa, mesmo após ter sido devidamente notificada.

3.4. É imperioso destacar, portanto, que todas as infrações apuradas nos processos sob análise foram cometidas durante o período de suspensão do COA-Certificado de Operador Aéreo, que foi aplicada pela ANAC visando à inibição da degradação total do nível de segurança operacional que a empresa Mato Grosso do Sul Táxi Aéreo Ltda. apresentava. Suspensão essa que foi, numa clara demonstração de falta de idoneidade, desrespeitada e ignorada pela administração da empresa, levando ao fatídico acidente que vitimou o tripulante da empresa.

3.5. Em resumo, foi constatado, inicialmente, que na data de 19/09/2016 a MS Táxi Aéreo realizou transporte público de passageiros entre os aeródromos de SBCG e SILU utilizando a aeronave PT-VKY, sendo que, na ocasião da realização do referido voo, a empresa encontrava-se com seu Certificado de Operador Aéreo suspenso pela Portaria ANAC nº 731/SPO, de 28 de março de 2016. A empresa infringiu, portanto, os ditames do art. 302, inciso III, alínea "f", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, ou seja, explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada. Tal conduta resultou na lavagem do Auto de Infração nº 007489/2019 (SEI 2723993 - 00058.007034/2019-88).

3.6. Em sua defesa, alegou a empresa que a aeronave não seria de sua propriedade e que se encontrava na posse do piloto de confiança da proprietária da aeronave, e que este teria realizado voo aleatório para pessoas que não teriam tratado com a proprietária da aeronave, e sim com o próprio piloto.

3.7. Não foi isso, no entanto, o que restou comprovado nos presentes autos, a teor da documentação encaminhada pela DECO-MS sobre o assunto, acostada ao Ofício n.º 47/DECO/DGPC (SEI 1944669), datado de 06/03/2017. Senão vejamos:

3.7.1. Conforme, depoimento da Sra. RENATA ESTEFANI GONÇALES ALEGRE (SEI 1944669 - páginas 93-99), funcionária da empresa autuada, realizado perante a Autoridade Policial, esta afirmou: QUE questionada a depoente quanto ao vôo realizado pelo piloto MARCOS DAVID XAVIER no comando da aeronave PT VKY na data de 19 de setembro de 2016, com destino a fazenda CRISTO e Miranda/MS, a depoente informa que foi a responsável pelo fretamento de referido voo, sendo que referido orçamento e fechamento de voo foi feito entre a declarante e a pessoa de MARCOS VIANA, da Fazenda Cristo, salientando que envolvia de fato um fretamento de uma aeronave bimotor Seneca III, trajeto envolvendo SBCG (Campo Grande/MS), com destino a SILU (Fazenda Cristo em Miranda/MS), com um sobrevôo local de 25 minutos, cabendo a empresa apenas o transporte de ida dos passageiros, que a depoente recorda-se ser no número de cinco passageiros, conforme indicado no e-mail ora apresentado; e que fora utilizada a aeronave PT VKY; (...) ressaltando que **foi feito com contratação da empresa MS TAXI AEREO e não tinha cunho privativo ou particular** em contrato com NEUZA MARIA CARVALHO BARBOSA; mas sim com MS TAXI AEREO; QUE questionada a depoente quanto a utilização da aeronave de

prefixo PT-VKY, a depoente informa **que referida aeronave consta como propriedade de NEUZA MARIA CARVALHO BARBOSA, porém era utilizada pela MS TAXI AEREO nos fretamentos, alegando ainda na época, era a única aeronave disponível na empresa para os fretamentos de taxi aéreo, alegando que os voos que saíam pela empresa MS TAXI AEREO eram com aeronave PT VKY**, alertando ainda para o fato de que o piloto MARCOS DAVID XAVIER era geralmente quem voava a aeronave, (...) afirma que **referido era piloto contratado da empresa MS TAXI AEREO, e não contratado particularmente por NEUZA MARIA CARVALHO BARBOSA, salientando a depoente que MARCOS DAVID já contava com cerca de 04 anos voando pela empresa**; QUE a depoente confirma que foi orçado o valor de R\$ 5.300,00 (cinco mil e trezentos reais) para o referido fretamento, destacando que a base para o valor a ser cobrado se dá através da hora de voo; (...) a depoente **confirma que tinha conhecimento de que de fato referida aeronave PT VKY já havia sido da incorporação da MS TAXI AEREO, porém, atualmente constava como de propriedade de NEUZA MARIA CARVALHO BARBOSA e era utilizado nos fretamentos de taxi aéreo da empresa de NEUZA, a saber, MS TAXI AEREO;**(...) QUE questionada a depoente sobre ter conhecimento da interdição da empresa MS TAXI AEREO pela ANAC proibindo fretamento de voos para taxi aéreo, a depoente informa que tinha conhecimento e **que teve ciência de referida interdição em julho de 2016, quando retomou às suas atividades na empresa MS TAXI AEREO após sua licença maternidade ocorrida de março/2016 a julho/2016**; (...) QUE questionada a depoente neste ato quando a continuidade de voos por fretamento de taxi aéreo da empresa MS TAXI AEREO, mesmo durante o período de interdição, a depoente **afirma que de fato voos na modalidade de taxi aéreo vinham sendo feitos pela empresa MS TAXI AEREO durante a interdição**, inclusive se utilizando da aeronave PT VKY registrada em nome de NEUZA MARIA CARVALHO BARBOSA;

3.7.2. No depoimento do Sr. ADRIANO SARACENI BANDEIRA (SEI 1944669 - páginas 9-25), por sua vez, este declarou: QUE, **na data de 19/09/2016, informa ter utilizado a aeronave de prefixo PT-VKY, de propriedade da empresa MS TAXI AEREO, como passageiro**; QUE ratifica então que foi efetivado um orçamento junto a empresa denominada MS TAXI AEREO para transportar o depoente e os quatro outros passageiros já declinados, na rota Campo Grande / MS até a sede da fazenda CRISTO REDENTOR (...) **sendo o orçamento efetivado com a funcionária RENATA ALEGRE, do Setor Comercial da MS TAXI AEREO, através de email comercial@mstaxiaereo.com.br**, conforme exhibe neste ato; (...) QUE dias após o acidente, mesmo sem qualquer contato por parte da MS TAXI AEREO, o funcionário do financeiro da fazenda de nome MARCO VIANNA, entrou em contato telefônico com a empresa MS TAXI AEREO, com a funcionária do comercial de nome RENATA, com quem inclusive o depoente tratou do orçamento e fechamento desse voo em específico, a fim de verificar o pagamento do fretamento realizado, sendo **que a empresa até o momento não emitiu a nota fiscal**, alegando que tinham que ver, sem ser possível efetivar o pagamento sem a emissão da nota, esclarecendo o depoente que o serviço foi firmado com a MS TAXI AEREO e só pode ser pago com nota de referida empresa, não podendo ser utilizados de terceiros; QUE questionado neste ato se conhece a pessoa de NEUZA MARIA BARBOSA, o depoente afirma veementemente não conhecer referida, não sabendo informar sequer de quem se trata; QUE questionado se firmou algum contrato para o voo de 19/09/2016 com utilização da aeronave PT VKY com a pessoa de NEUZA MARIA BARBOSA, reafirma o depoente que não conhece a pessoa de NEUZA, bem como, **nega qualquer contrato de fretamento para o referido voo que não seja com a empresa MS TAXI AEREO conforme comprovado no e-mail exibido**; QUE questionado se firmou algum contrato para o voo de 19/09/2016 com utilização da aeronave PT VKY diretamente com o piloto MARCOS DAVID XAVIER, o depoente afirma que em hipótese nenhuma, **reafirmando que o contrato foi firmado com a empresa MS TAXI AEREO, destacando que a referida fazenda só aceita que os fretamentos para voos por ventura necessários se deem via empresa de transporte aéreo, com pessoa jurídica, com CNPJ, não sendo possível ser efetivado com terceiros ou pessoas físicas**; QUE neste ato exhibe para a devida apreensão as seguintes fotografias: FOTO 01 - saída/decolagem do hangar da MS TAXI AEREO com destino à FAZENDA CRISTO REDENTOR, na data de 19/09/2016, por volta de 14h38m; com utilização da aeronave PT VKY; FOTO 02 - saída/decolagem do hangar da MS TAXI AEREO com destino à FAZENDA CRISTO REDENTOR, na data de 19/09/2016, por volta de 14h38m, com

utilização da aeronave PT VKY; FOTO 03 - registro do COMANDANTE MARCOS DAVID XAVIER logo após o pouso na FAZENDA CRISTO REDENTOR, na data de 19/09/2016, por volta de 16h05m; que logo decolou em retorno com destino a Campo Grande/MS, bem como, o print do e-mail trocado com o comercial da empresa MS TAXI AEREO, com a pessoa de RENATA firmado em 16 de setembro de 2016.

3.7.3. Apresentou a DECO-MS, ainda por meio do referido ofício (SEI 1944669 - páginas 27-92), cópia de Nota Fiscal referente ao abastecimento da aeronave PT VKY no dia 19/09/2016, bem como relação de **28 (vinte e oito) notas fiscais emitidas por MS COMÉRCIO DE DERIVADOS DE PETROLEO LTDA - e comprovantes de entrega de Abastecimento em nome de Mato Grosso do Sul Taxi Aéreo Ltda.**

3.8. Emerge dos autos, portanto, que:

3.8.1. A empresa autuada realizou o transporte irregular de passageiros no dia 19/09/2016, utilizando a aeronave PT-VKY, no período em que se encontrava com seu Certificado de Operador Aéreo suspenso pela Portaria ANAC nº 731/SPO, de 28 de março de 2016. Tal fato foi constatado inclusive pela Delegacia Especializada de Combate ao Crime Organizado - DECO - Polícia Civil do Estado do Mato Grosso do Sul, que no Ofício n. 47/DECO/DGPC, acima citado, informa a esta Agência que: *“constatamos que a empresa MS TAXI AEREO estaria promovendo prática criminosa de táxi aéreo clandestino, visto que, utilizando-se de uma aeronave registrada em nome de uma das proprietárias da empresa, continua fretando voos para público e clientes na modalidade de táxi aéreo pela empresa MS TAXI AEREO mesmo durante o período de interdição de referida empresa”*.

3.8.2. Embora a aeronave conste como sendo de propriedade da Sra. Neuza Maria Carvalho Barbosa, proprietária da empresa MS Táxi Aéreo, **a operadora, de fato, da aeronave PT-VKY era a empresa autuada**, que utilizava tal aeronave para realizar os vôos contratados junto à empresa, cabendo ressaltar, conforme depoimento da Sra. Renata Estefani, funcionária da empresa, acima citado, que *“referida aeronave consta como propriedade de NEUZA MARIA CARVALHO BARBOSA, porém era utilizada pela MS TAXI AEREO nos fretamentos, alegando ainda na época, era a única aeronave disponível na empresa para os fretamentos de taxi aéreo, alegando que os voos que saíam pela empresa MS TAXI AEREO eram com aeronave PT VKY” e que “confirma que tinha conhecimento de que de fato referida aeronave PT VKY já havia sido da incorporação da MS TAXI AEREO, porém, atualmente constava como de propriedade de NEUZA MARIA CARVALHO BARBOSA e era utilizada nos fretamentos de taxi aéreo da empresa de NEUZA, a saber, MS TÁXI AEREO”*. Ainda, conforme laudo pericial (Anexo 2738368), *“foi encontrado no interior da aeronave um cartão de instrução aos passageiros com o logotipo da empresa "Mato Grosso do Sul MS Táxi Aéreo Ltda"*”;

3.9. Diante do exposto, é relevante ressaltar o disposto no § 2º do art. 124, da Lei nº 7565/86, que impõe a responsabilidade do explorador por infrações resultantes da exploração de aeronave, mesmo embora não tenha seu nome inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro como tal.

3.10. Verifica-se, assim, diante dos fatos expostos, e da farta documentação constante dos autos, que a autuada, de fato, no dia 19/09/2016, realizou transporte público de passageiros utilizando a aeronave PT-VKY, sendo que, na ocasião da realização do referido voo, a empresa encontrava-se com seu Certificado de Operador Aéreo suspenso pela Portaria ANAC nº 731/SPO, de 28 de março de 2016, de modo que se encontra caracterizada a infração apontada no Auto de Infração nº 007489/2019 (SEI 2723993 - 00058.007034/2019-88).

3.11. Não obstante, a já relevante conduta infracional acima exposta, foi constatado ainda, conforme documentação acostada aos autos, em especial a constante do Anexo Evidências 2 (SEI 2739661), que a aeronave empregada na operação, era uma aeronave bimotor, fabricante Neiva, Modelo EMB 810D, matrícula PT-VKY, ano de fabricação 1989, número de série 810714, **registrada para serviços aéreos privados**, restando, portanto, irrefutável a caracterização também da infração identificada no Auto de Infração nº 2739025/2019 (SEI 2739025 - processo nº 00058.007576/2019-51), capitulada no art. 302, inciso I, alínea "c", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 (c- utilizar ou empregar aeronave em desacordo com as prescrições dos respectivos certificados).

3.12. Na apuração dos fatos, ainda, foi possível constatar que, na data da referida operação, a aeronave PT-VKY não se encontrava aeronavegável.

3.13. Conforme Relatório de Ocorrência N° 2/GT APURACAO ICARO/GTFI/GEOP/SFI/2019, que embasou o respectivo auto de infração, foram constatadas duas infrações relacionadas à operação da referida aeronave sem que a mesma estivesse aeronavegável:

I - Operação da aeronave PT-VKY em condição não aeronavegável, pois não havia registros dos serviços realizados para retorno ao serviço após os acidentes de 2009 e 2013. Infração ao RBAC 21.181(a)(1) e RBAC 43.5(b)-I:

II - Operação da aeronave PT-VKY com pás de hélices instaladas sem os devidos registros de instalação. Infração ao RBAC 21.181(a)(1) e RBAC 43.5(a):

3.14. No Anexo Evidências 2 (2740456), a Fiscalização junta aos autos o Ofício n. 69/DECO/DGPC, de 12/03/2018, por meio do qual aquela Delegacia Especializada encaminha cópia do **laudo pericial referente a queda da aeronave PT VKY - LAUDO PERICIAL 129.459**, no qual apresenta diversas irregularidades na manutenção da aeronave, descritas também pormenorizadamente na Decisão de Primeira Instância (SEI 4390262), concluindo o referido laudo que:

“CONCLUSÃO

Ante o exposto, com base nos documentos e vestígios materializados, este Perito Relator conclui que o acidente foi devido à perda de governabilidade e sustentação da aeronave, ocasionada esta última pela fratura em voo das asas. A perda de governabilidade da aeronave em voo deu-se pelo travamento do cabo de aço de controle do aileron da asa direita junto à roldana que, também, estava travada. As roldanas e os cabos de aço das duas asas estavam em situação precária de funcionalidade devido à falta de manutenção. Os cabos de aço já se encontravam comprometidos por fraturas de vários fios e as roldanas analisadas estavam travadas. Tal fato provocou o travamento e uma rolagem para a direita da aeronave sem controle para retorno, fazendo com que a mesma entrasse em manobra de rolagem no sentido horário até entrar em "G negativo". A gravidade negativa aliada aos fatores de manutenção precários e em desconformidade com o fabricante, encontrados nas asas da aeronave, provocaram a fratura destas em voo, primeiro a asa direita e depois a asa esquerda, ocasionando a queda da aeronave.

Foram encontrados ainda: vestígios de adulteração das pás de hélice, permuta de equipamentos entre aeronaves, acidentes não registrados e/ou não comunicados junto à autoridade competente, lançamentos incorretos nas cadernetas da aeronave, uso de material não aeronáutico (rebites/massa plástica) e troca de componentes sem registros oficiais” – destaque nosso.

3.15. Ressalte-se ainda que, conforme depoimento da Sra. BEATRIZ BERNADETE GUSSO (SEI 2740447), perante à Autoridade Policial, esta declarou: **"QUE MARCOS [o piloto vitimado no acidente] comentava desde que trabalhava com a empresa MS TAXI AEREO, que muitas vezes a aeronave o qual pilotava, quando surgia algum defeito, as manutenções não eram devidamente realizadas; QUE MARCOS comentava "vou levar novamente o avião lá (oficina), para não ser feito nada"; afirma que MARCOS comentava com frequência que a empresa MS TAXI AEREO realizava manutenções irregulares, tendo inclusive mencionado de acidente de aeronaves que não foram comunicados aos órgãos competentes; QUE MARCOS tinha ciência que a empresa MS TAXI AEREO estava interdita pela ANAC, porém, precisava trabalhar para manter o sustento, sendo que os voos eram realizados pelas aeronaves que não estavam no nome da pessoa jurídica da empresa, mas sim, em nome dos donos da empresa, como foi o caso do avião que caiu na região de Miranda, de propriedade de NEUZA MARIA BARBOSA".**

3.16. Portanto, a manutenção irregular da aeronave PT-VKY encontra-se fartamente provada nos autos. Verifica-se, assim, diante dos fatos expostos, e da documentação constante dos autos, que a autuada, de fato, no dia 19/09/2016, operou a aeronave PT-VKY sem que a mesma estivesse aeronavegável. Deste modo, portanto, encontra-se devidamente caracterizada a infração apontada também no Auto de Infração n° 2740385/2019 (SEI 2740385 - processo n° 00058.007669/2019-85), capitulada no art. 302, inciso III, alínea "e", da Lei n° 7.565, de 19/12/1986 (e - não observar as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação das aeronaves).

3.17. Além dos depoimentos acima transcritos, que deixam clara a continuidade das operações aéreas pela empresa autuada, mesmo após a suspensão cautelar determinada pela ANAC, a Delegacia Especializada - DECO-MS, encaminhou por meio do Ofício n°78/DECO/DGPC (SEI 1944779), 3(três) Notas Fiscais (SEI 1944721, 1944731 e 1944764), que comprovam a contratação de serviço aéreo público em período que vigorava a suspensão do COA-Certificado de Operador Aéreo da Mato Grosso Do Sul Táxi Aéreo Ltda., assim discriminadas:

I - Nota Fiscal nº1883 (SEI 1944721)- utilização da aeronave Embraer 810-D de categoria TPX e matrícula PT-VMF na data de 16/05/2016, em voo fretado para atendimento à pessoa física, durante o período de suspensão do COA-Certificado de Operador Aéreo da Mato Grosso Do Sul Táxi Aéreo Ltda. - Portaria ANAC nº731/SPO de 28 de março de 2016 (SEI 1944815) e Portaria nº293, de 29 de janeiro de 2018 (SEI 1944825); e

II - Notas Fiscais nº 1881 e 1884 (SEI 1944731 e 1944764)- utilização da aeronave Embraer 810-D de categoria TPX e matrícula PT-RVJ nas datas de 27/04/2016 e 19/05/2016, em voos fretados para atendimento à Assembleia Legislativa do Estado do Mato Grosso do Sul, durante o período de suspensão do COA-Certificado de Operador Aéreo da Mato Grosso Do Sul Táxi Aéreo Ltda., - Portaria ANAC nº731/SPO de 28 de março de 2016 (SEI 1944815) e Portaria nº293, de 29 de janeiro de 2018 (SEI 1944825).

3.18. Diante disso, foram lavrados ainda os Autos de Infração nº 005144/2018, referente as notas fiscais nº 1881 e nº 1884 (SEI 1939346, 1939427 e 1939428 - processo nº 00058.022110/2018-02) e nº 005142/2018, referente a nota fiscal nº 1883 (SEI 1938872 e 1938983 - processo nº 00058.022084/2018-12), capitulando sua conduta, em ambos os autos, no art. 302, inciso III, alínea "f", da Lei nº 7.565, de 19/12/1986, ou seja, explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada.

3.19. Apesar da alegação da autuada de que referidas notas fiscais fariam referência a voos realizados em período anterior a suspensão de suas operações, não logrou êxito em comprovar tais afirmações, em contraposição a prova documental e testemunhal carreadas aos autos.

3.20. A própria interessada alega em seu recurso à Diretoria (SEI 3705742) que, *quando se trata de um cliente do setor privado, de fato a nota fiscal deve ser emitida prontamente*. Ora, a nota fiscal de nº 1883 fora emitida por serviço de transporte aéreo fornecido a pessoa física, ou seja, não havendo o que se falar em demora ou cumprimento de trâmites na emissão da correspondente nota fiscal.

3.21. Alega, ainda, que *"O mesmo não se verifica quando temos como cliente um ente público. É conhecido que o procedimento para recebimento do Estado e Órgãos Públicos do Governo e entidades Federais, exige um ferrenho processo burocrático tais como: Notas de Empenho, Licitações, Tomada de Preços Emergenciais, Ordens de Serviços etc., e, por conseguinte, uma longa jornada para o recebimento dos valores que pode demorar meses, como foi o caso"*. Em que pese tal alegação, não apresentou qualquer documentação comprobatória a esse respeito, tampouco que demonstrasse a efetiva ligação das referidas notas fiscais a voos realizados em datas anteriores a suspensão de suas operações pela ANAC e tão distantes da data da emissão das notas.

3.22. Ao contrário disso, conforme manifestação da área técnica (SEI 4448807) em resposta a diligência efetuada nos termos do Despacho DIR/RJBF (SEI 4309280), restou *demonstrado que os fretamentos da aeronave PT-RVJ, nos dias 27/04/2016 e 19/05/2016, (...) não se tratam, comprovadamente, dos voos alegados pela defesa da autuada*.

3.23. Para tentar justificar suas alegações, nos recursos apresentados à Diretoria (SEI 3701501 e 3705742 - nos autos dos processos 00058.022110/2018-02 e 00058.022084/2018-12), chega a interessada a fazer menção duplamente a um mesmo Registro de Voo (07806) realizado no dia 06/03/2016, como sendo o serviço de transporte aéreo prestado, ora correspondente à Nota Fiscal nº 1884, ora correspondente à Nota Fiscal nº 1883.

3.24. Ressalte-se que as referidas notas fiscais apresentam descrições totalmente distintas de trajetos, além de a prestação de serviço de uma nota ter sido realizada à Assembleia Legislativa do Estado e da outra a uma pessoa física, demonstrando não haver qualquer credibilidade nas afirmações apresentadas pela empresa, tampouco na documentação por ela acostada aos presentes autos.

3.25. Também, contrário às alegações da interessada, além das próprias notas fiscais, reafirma-se os depoimentos realizados junto a Delegacia Especializada, ressaltando em especial o depoimento da Sra. RENATA ESTEFANI GONÇALES ALEGRE, funcionária da empresa autuada, a qual declarou perante a Autoridade Policial que, **de fato voos na modalidade de taxi aéreo vinham sendo feitos pela empresa MS TAXI AEREO durante a interdição.**

3.26. Como se denota, a documentação trazida aos autos pela empresa, em todos os seus pronunciamentos, bem como por meio das petições datadas em 08 de setembro de 2020 (SEI 4743315 - 4743316 - e 4743367- 4743368- 4743369), tratam-se de registros provenientes de atos declaratório da própria empresa, não restando suficientes para contrapor a vasta prova documental e testemunhal constantes dos autos, que comprovam o *modus operandi* da operadora aérea no sentido de atuar em total afronta às normas regulamentares da aviação civil.

3.27. É cediço que, a teor do art. 180, da Lei nº 7.565, de 19/12/1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica, é obrigatório haver prévia concessão ou autorização para a exploração de serviços aéreos públicos.

3.28. Nesse sentido, a exploração de serviço aéreo público sem que haja a devida autorização se perfaz em clara usurpação aos ditames legais, motivo pelo qual o próprio Código Brasileiro de Aeronáutica tratou de tipificar a conduta como violadora dos preceitos nele estabelecidos. Assim, verifica-se que de fato a empresa operou serviços de transporte aéreo, no período em que se encontrava suspensa de operar, configurando-se, portanto, também, as infrações analisadas nos autos dos processos nº 00058.022110/2018-02 e nº 00058.022084/2018-12, no art. 302, inciso III, alínea "f" do CBA (f - explorar qualquer modalidade de serviço aéreo para a qual não esteja devidamente autorizada), não havendo o que se falar em modificação das decisões recorridas.

3.29. É relevante destacar que em todos os cinco processos ora sob análise a conduta da empresa autuada se deu durante o período que perdurou a suspensão do COA-Certificado de Operador Aéreo da Mato Grosso Do Sul Táxi Aéreo Ltda., (que vigorou da publicação da Portaria ANAC nº 731/SPO de 28 de março de 2016 até a publicação de revogação da suspensão pela Portaria ANAC nº293/SPO de 29 de janeiro de 2018), consubstanciando clara violação ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração.

3.30. Observa-se que a gravidade da infração praticada enseja sanção à sua altura. Dessa maneira, uma vez que a suspensão pretérita de nada serviu para trazer a empresa para a conformidade, é certo que tampouco o faria a mera imposição de multa ou nova suspensão. Ademais, o desrespeito à suspensão imposta anteriormente denota absoluta desconsideração à ordem jurídica, conduta que se mostra incompatível com o exercício de serviço público. Desta forma, coaduno com o posicionamento exarado pelas Decisões em Primeira Instância, no sentido de que a sanção mais condizente com o caso concreto é a de natureza dual, ou seja, a aplicação de **multa concomitantemente com a cassação do Certificado de Operador Aéreo (COA)**, nos termos do art. 35, § 2º, incisos I e II, da Resolução nº 472/2018 e art. 289, da Lei nº 7.565/86).

3.31. Quanto as penalidades aplicadas nos autos dos processos nºs 00058.007034/2019-88, 00058.007576/2019-51 e 00058.007669/2019-85, embora haja alegação de caracterizarem *bis in idem*, bem como haver requerimento por parte da autuada de aplicação do instituto da infração continuada recentemente instituído no artigo 37-A c.c. art. 32, § 2º, da Resolução 472/2018 desta Agência, é relevante considerar não se tratem de infrações de naturezas idênticas, sendo cada uma delas infrações de cunho individualizado e capitulações distintas. Assim sendo, incabível a alegação de ocorrência de *bis in idem*, tampouco aplicável o instituto da infração continuada nas referidas condutas.

3.32. Quanto às infrações elucidadas nos autos dos processos nºs 00058.022110/2018-02, 00058.022084/2018-12 e 00058.007034/2019-88, embora capituladas em mesmo dispositivo legal, é relevante considerar o quanto afirmado em todos os autos ora em discussão, desde de seu início e principalmente reforçado nas decisões de primeira instância, de que as infrações além de serem relevantes em sua origem, foram cometidas no período em que a empresa se encontrava suspensa de operar, por ato desta Agência Reguladora. Suspensão essa que foi, frise-se, numa clara demonstração de falta de idoneidade da empresa, desrespeitada e ignorada, caracterizando circunstância que evidencia violação, pelo agente infrator, aos deveres de lealdade e boa-fé que regem as relações entre administrado e Administração, levando ao fatídico acidente que vitimou o tripulante da empresa.

3.33. Desta forma, a teor do disposto no parágrafo único, do art. 37-A, da Resolução 472/2018, resta afastada a caracterização da infração continuada também quanto as infrações aplicadas nos autos dos processos nºs 00058.022110/2018-02, 00058.022084/2018-12 e 00058.007034/2019-88.

3.34. É relevante destacar, por fim, que as multas impostas nos processos ora sob análise, bem como as atenuantes e agravantes aplicadas, não sofreram alteração quando da publicação da Resolução nº

472, de 2018, em relação a Resolução nº 25, de 2008, vigente à época dos fatos, motivo pelo qual restam irretocáveis as decisões recorridas também quanto a este ponto.

4. VOTO

4.1. Assim sendo, ante todo o exposto e com base no conteúdo dos autos, **VOTO** pelo conhecimento dos Recursos Administrativos apresentados pela empresa **MATO GROSSO DO SUL TÁXI AÉREO LTDA - EPP**, e no mérito, por **NEGAR-LHES PROVIMENTO**, mantendo-se as Decisões em Primeira Instância pela aplicação das penalidades de multas nelas descritas, concomitantemente com a **CASSAÇÃO** do **Certificado de Operador Aéreo (COA)** da referida empresa e, por consequência disso, extinguir a autorização para a exploração dos serviços aéreos públicos outorgada a referida empresa, com fundamento no art. 18, inciso VI, da Resolução nº 377/2016.

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 16/09/2020, às 16:35, 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 **4754609** e o código CRC **22205F3C**.

SEI nº 4754609