



## VOTO

**PROCESSO: 00058.039252/2018-09**

**INTERESSADO: HELIJET TAXI AEREO E SERVICOS AEREOS ESPECIALIZADOS LTDA**

**RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA**

### 1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos XXI e XLIII, combinado com o art. 64 da Lei nº 9.784/1999 estabelecem a competência da Agência para regular e fiscalizar a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência.

1.2. Adicionalmente, a Resolução nº 472/2018, em seu art. 46, delimita quando o recurso à Diretoria é cabível, o que inclui os casos em que há sanções de suspensão, como é o caso em tela.

1.3. Nesse sentido, fica evidente a competência da Diretoria Colegiada da Agência para analisar e julgar o presente recurso administrativo.

### 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Dos autos, observa-se que a HELIJET TAXI AEREO E SERVICOS AEREOS ESPECIALIZADOS LTDA foi regularmente notificada da emissão de Auto de Infração em seu desfavor, ocasião em que lhe foi concedido prazo para apresentação de defesa, a qual foi protocolada tempestivamente e considerada na decisão em primeira instância. Ato contínuo, a autuada foi notificada do teor da Decisão, e do prazo para apresentação de recurso, feito que está em apreciação na presente deliberação. Destaca-se que, tendo em vista a possibilidade de agravamento da sanção, a recorrente foi devidamente notificada e apresentou suas alegações. Portanto, o curso dos atos confirma a observância do contraditório e da ampla defesa, bem como a regularidade processual.

2.2. Conforme apontado no relatório, apuram-se no presente processo infrações imputadas à empresa por operar a aeronave de marcas PR-ETO, em seis oportunidades distintas, estando sob interdição cautelar por realização de transporte aéreo público de passageiros sem certificação e autorização da ANAC para tanto.

2.3. No recurso, a empresa apresenta as alegações contidas no relatório, questionando: a) a ciência da interdição quando da realização do primeiro voo, ocorrido em 08/03/2018; b) a inaplicabilidade da Resolução 472, por não vigir à época das condutas apuradas; c) a impossibilidade de cumulação de sanções pecuniárias e restritivas de direitos; d) a inadequação de sanções de suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade - CA para questões fora do escopo técnico; e e) requerimento da caracterização da infração como de natureza continuada. Em suas alegações finais, a autuada pede ainda a retroatividade dos prazos de suspensão previstos na Resolução 472, que não era vigente à época das condutas apuradas, para fim de aplicação das sanções.

2.4. As alegações não merecem prosperar.

2.5. Inicialmente, observa-se que o Aviso de Recebimento (AR) assinado pela autuada, confirma o recebimento do auto de interdição, no dia 06/03/2018, dois dias antes da realização do primeiro voo. A intimação por via postal, prevista na Resolução 472, art. 24, inciso II, é considerada válida e efetuada na data de seu recebimento. Não cabe, portanto, estabelecer um período de carência entre a data contida no AR e o devido cumprimento do auto de interdição.

2.6. Quanto à inaplicabilidade da Resolução 472, por não estar vigente à época dos fatos, cabe mencionar que esta se aplica meramente aos aspectos formais da apuração da conduta, esclarecendo-se que a infração já possuía capitulação na Resolução 25 e no próprio Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), documentos nos quais está respaldada a eventual aplicação de sanções por descumprimentos das normas em vigor à época dos fatos. Já no que tange alegação de impossibilidade de cumulação de sanções de multa e suspensão, cabe mencionar que o art. 295 do CBA, dispõe que *"a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração, podendo ser acrescida da suspensão de qualquer dos certificados ou da autorização ou permissão"*.

2.7. O texto desse mesmo artigo afasta a alegação formulada pelo Recorrente de inaplicabilidade de suspensão do CA para o caso em questão. Observa-se que o texto do art. 295 do CBA permite a suspensão de "qualquer dos certificados", cabendo à Administração, dentro do devido processo legal e sempre com a devida motivação manifestada nos autos, determinar qual a situação mais adequada, inclusive procedendo com a suspensão de CA de aeronave envolvida em práticas infracionais.

2.8. A caracterização das infrações como de natureza continuada, por sua vez, se mostra inadequada no caso concreto frente à determinação expressa do art. 37-A, parágrafo único, da Res. 472 que assim dispõe:

Parágrafo único. Será afastada a caracterização da infração continuada quando constatada a existência de prática ou circunstância que evidencie **violação, pelo agente infrator, ao dever de lealdade e boa-fé** que rege as relações entre administrado e Administração.

2.9. Com efeito, resta evidente, nos autos, que a autuada agiu frontalmente contra ordem expressa em auto de interdição da ANAC para que não procedesse voos com a aeronave de marcas PR-ETO. Não só efetuou os voos, como utilizou-os para realizar, sob interdição, transporte aéreo público de passageiros, expondo a risco inaceitável pessoas, que desconheciam a interdição da aeronave e sua situação junto à ANAC. Dessa forma, não cabe caracterizar as infrações como de natureza continuada, pelo claro descumprimento da autuada de seu dever de lealdade e boa-fé perante a Administração.

2.10. Por fim, quanto à retroatividade da Resolução 472 para beneficiar a autuada, cabe mencionar parecer da Procuradoria Federal Especializada junto à ANAC (SEI 0776772), que entende pela irretroatividade das normas jurídicas no âmbito do direito administrativo:

**"A regra é a irretroatividade das normas jurídicas**, sendo certo que as leis são editadas para regular situações futuras. O dispositivo constitucional que estabelece a retroatividade da lei penal mais benéfica funda-se em peculiaridades únicas do direito penal, **inexistentes no direito administrativo sancionador.**"

2.11. Dessa forma, os critérios de dosimetria e do quantum sancionatório devem-se respaldar nas normas vigentes à época dos fatos, quais sejam a Resolução n.º 25/2008 e a Instrução Normativa n.º 08/2008.

2.12. Com relação às circunstâncias pertinentes à dosimetria da sanção, a primeira instância considerou presente uma circunstância atenuante, (inexistência de aplicação de penalidades no último ano), e nenhuma circunstância agravante. Sobre esse ponto, manifesto discordância. Quanto às atenuantes, não considero cabível incluir o regulado na hipótese de inexistência de aplicação de penalidades no último ano, uma vez que a prática da infração em exame ocorre exatamente em virtude de operação por interdição cautelar de aeronave, em virtude de indícios relevantes da prática de uma sequência de condutas

infracionais imputadas ao regulado em maio de 2017, e que incluíam o transporte público irregular de passageiros.

2.13. Ressalto aqui a necessidade de uma leitura do dispositivo normativo que seja condizente com os princípios da razoabilidade e da eficiência administrativa. Ora, conquanto formalmente a interdição cautelar de aeronave não se enquadre como penalidade previamente aplicada, o que em tese atrairia a aplicação da atenuante considerada pela primeira instância, entendo fugir completamente à razoabilidade que o agente descumpridor de uma medida cautelar, a qual tem por finalidade precípua a proteção da segurança do sistema de aviação civil e dos passageiros, venha a se beneficiar de uma atenuante destinada a tornar mais proporcional sanções aplicadas àquele regulado que comete o seu primeiro desvio. Trago à discussão, portanto, a necessária ponderação na aplicação da regra em comento diante dos princípios acima elencados, ponderação esta que entendo estar estreitamente relacionada à consecução do princípio maior de proporcionalidade e adequação dos meios aos fins.

2.14. Também manifesto discordância com a ausência de agravantes apontada pela primeira instância. Analisando o art. 22, parágrafo 2º da Resolução nº 25/2008, verifica-se a ocorrência das seguintes circunstâncias agravantes:

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

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

IV - exposição ao risco da integridade física de pessoas;

2.15. Quanto ao item II, verifica-se que o autuado não só operou os voos sob interdição, como também deixou de registrar dois desses voos em diário de bordo, conforme decisão já transitada em julgado no processo 00058.013152/2019-25, o que prejudica severamente o controle de manutenção da aeronave de marcas PR-ETO. Além disso, a realização dos voos, fato isoladamente grave, se deu acompanhada do transporte público irregular de passageiros, o que intensifica quaisquer efeitos negativos da infração na segurança de voo. Quanto ao item III, a comercialização de transporte público irregular de passageiros é vantagem resultante da infração, mas extrapola qualquer característica inerente a ela, não se enquadrando no contexto da Súmula Administrativa ANAC nº 002/2019, o que justifica sua inclusão como agravante de conduta. Por fim, justifica-se a inclusão do item IV, em virtude da ocorrência de transporte público irregular de passageiros, o que expôs a risco inaceitável sua integridade física. Dessa forma, considero que a infração imputada à autuada não possui circunstâncias atenuantes, além de conter três circunstâncias agravantes.

2.16. Cabem, também, considerações a respeito da repercussão da conduta imputada à autuada nas autorizações operativas outorgadas pela ANAC. Conforme Decisão nº 149, de 05/09/2017 (SEI 1040438), desta Diretoria Colegiada, a autuada é autorizada a explorar serviço aéreo público especializado (SAE) nas atividades previstas explicitamente naquele documento. O art. 3º da referida Decisão já estipula o escopo da referida autorização de forma clara, **proibindo a autuada de operar serviço de transporte aéreo público**. Mesmo com a proibição clara, tanto dos regulamentos da ANAC quanto da própria autorização operativa que detém a empresa, é notória a conduta da imputada em proceder com voos panorâmicos, o que levou a Agência, em sucessivos esforços, a tentar coibir tal prática. A interdição da aeronave de marcas PR-ETO em outra oportunidade, no ano de 2016, após realização de voos panorâmicos sem autorização da ANAC, foi alvo do processo 00058.018728/2018-60, já transitado em julgado, que gerou multa de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) à imputada, bem como a suspensão do CA da aeronave pelo período de 20 (vinte) dias. Aqueles voos também foram realizados sem o devido preenchimento do diário de bordo, conforme apurado no processo 00058.018725/2018-26, já transitado em julgado, que gerou multa de R\$ 7.000,00 (sete mil reais) pela ocultação do registro dos voos realizados do diário de bordo da aeronave.

2.17. Depreende-se, da apuração da Agência nos processos mencionados acima, que há um círculo vicioso de práticas infracionais que visam a dificultar a apuração pela fiscalização da ANAC de outras práticas igualmente lesivas à segurança de voo. Conforme exemplificado, a fim de ocultar operações irregulares de realização de voos panorâmicos, omitem-se as horas voadas de seu registro em diário de bordo, prática que atenta de forma severa contra o controle de aeronavegabilidade da aeronave e

de seus componentes, uma vez que o número de horas de voo da aeronave (*Time Since New* ou TSN) é o parâmetro mais utilizado para balizar a realização de inspeções, tarefas de manutenção, cumprimento de diretrizes de aeronavegabilidade, entre outros serviços. Para que todo o sistema de controle previamente mencionado seja eficaz é imperioso que haja boa-fé tanto dos administrados quanto da Administração. Sem tal boa-fé por parte dos administrados, todas as discussões técnicas da ANAC a respeito de dificuldades em serviço, periodicidade de inspeções, emissão de novas Diretrizes de Aeronavegabilidade, entre outras ações, têm sua eficácia comprometida, o que atenta contra a segurança de voo e contra a reputação de todo o sistema de aviação civil, tão valorizado e admirado pela sociedade brasileira.

2.18. Conforme previsto na Resolução ANAC nº 472/2018, *na aplicação de sanção de suspensão ou cassação será considerada a gravidade dos fatos apurados e observada a existência de práticas ou circunstâncias que evidenciem violação ao dever de lealdade e boa-fé que rege as relações entre administrado e Administração*. Assim, no presente caso, dada a gravidade dos fatos, o desrespeito a medidas cautelares emitidas pela ANAC para a preservação da segurança de voo e a expressa violação do dever de lealdade e boa-fé pelo regulado, entendo que a medida compatível com a conduta apurada seja culminar a sanção de multa com sanções restritivas de direitos na forma de suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave de marcas PR-ETO, bem como a **cassação de todas as autorizações operativas de que a autuada for titular**.

2.19. Por fim, cabe ressaltar que a ANAC tem envidado esforços na direção de uma regulação mais responsiva, que requer de seu regulado não apenas a capacidade técnica, mas, sobretudo, confiabilidade, pois esses pilares conferem segurança à concessão de certificados e autorizações para o exercício de atividades reguladas. Violar a boa-fé e a lealdade que regem as relações entre administrado e Administração fere a essência da regulação praticada pela Agência.

### 3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO PELO NÃO PROVIMENTO DO RECURSO e PELA REFORMA PARCIAL DA DECISÃO** em primeira instância (SEI 3337585), aplicando a penalidade de multa à empresa HELIJET TAXI AEREO E SERVICOS AEREOS ESPECIALIZADOS LTDA no valor de **R\$ 30.000,00 (trinta mil reais)**, cumulada com sanção restritiva de direitos, na forma de **suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave de marcas PR-ETO, pelo período de 180 (cento e oitenta dias)**, bem como a **cassação de todas e quaisquer autorizações operativas de que a empresa for titular, previstas na Decisão nº 149, de 05/09/2017**.

3.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN e à SPO para as providências cabíveis.

É como voto.

**TIAGO SOUSA PEREIRA**

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 06/10/2021, às 16:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **6260831** e o código CRC **18689AA3**.