



VOTO

PROCESSO: 00058.543440/2017-48

INTERESSADO: ENIO SIVIERO

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º estabelece a competência da Agência para regular e fiscalizar os serviços aéreos, a segurança da aviação civil e a habilitação de tripulantes; 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. Adicionalmente, a Resolução nº 472/2018, nos arts. 35 e 46, estabelece competência à Diretoria para deliberar sobre pedidos de recurso no âmbito dos Processos Administrativos Sancionadores que resultaram em sanção de suspensão ou de cassação e cuja admissibilidade foi aferida pela autoridade competente para julgamento em instância anterior.

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

2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Conforme relatado, trata-se da apreciação conjunta de recursos administrativos^[1] interpostos contra as decisões em primeira instância, em desfavor do aeronauta Enio Siviero (CANAC nº 405704), decorrentes da apuração de possíveis infrações praticadas em voos realizados pelo piloto no comando da aeronave marcas PT-RGF, nos dias 11 e 12/10/2013, entre o aeroporto Campo de Marte/SBMT - SP e o aeródromo privado Usina Califórnia/SDUU, Paranapuã – SP.

2.2. Da análise dos autos em epígrafe, observa-se que o recorrente foi regularmente notificado da emissão dos Autos de Infração em seu desfavor, ocasiões em que apresentou Defesas tempestivas. As Decisões em primeira instância foram emitidas pela Superintendência de Ação Fiscal - SFI, sobre as quais o autuado interpôs Recursos administrativos dentro dos prazos regulamentares. Portanto, os cursos dos atos confirmam a observância do contraditório e da ampla defesa, bem como as regularidades processuais.

2.3. Em suas peças recursais, em síntese, o piloto sustenta que jamais efetuou transporte remunerado de passageiros e, menos ainda, explorou qualquer modalidade de serviços aéreos. Narra que a convite de um amigo foi a um evento festivo e que não sabia de qualquer negociação entre este e o terceiro para o qual foi emitida a Nota Fiscal. Assegura que não possui qualquer relação com a empresa que emitiu a Nota Fiscal e desconhece as efetivas razões pelas quais ela foi emitida.

2.4. As alegações não merecem prosperar.

2.5. De partida, é incontroverso que os voos foram realizados entre as localidades citadas, nas referidas datas, por aeronave registrada para utilização em Serviços Aéreos Privados (TPP) e que o autuado transportou pelo menos dois passageiros: seu amigo e o detentor da Nota Fiscal.

2.6. Conforme definido na regulação da ANAC, Transporte Aéreo Clandestino de Passageiro (TACA Pax) é *“o serviço de transporte aéreo de passageiro realizado por pessoa física ou jurídica, de forma remunerada, em desacordo ou sem o certificado, autorização ou outorga, conforme aplicável, para a realização deste serviço.”*

2.7. No caso em apreciação, a remuneração pelo transporte aéreo prestado está comprovada na Nota Fiscal nº 766, emitida em 28/10/2013, pela TRANSMARTE AEROTAXI LTDA^[2] e apresentada à Câmara dos Deputados, na qual consta como especificação dos serviços prestados:

“Fretamento de Aeronave - Trecho Campo de Marte a Parapuã, ida e volta com 1 pernoite.

Ida dia 11/10/2013 decolagem 14:30H, pouso dia 11/10/2013 às 16:20H - Faz. California.

Volta dia 12/10/2013 decolagem 10:15H Faz. Califórnia, pouso 12:00 Campo de Marte.

Prefixo da aeronave PTRGF”

2.8. Ora, a relação estabelecida entre o autuado e o feito em julgamento se materializa pelo fato de constar expressamente na referida Nota Fiscal que foi prestado um serviço de fretamento de aeronave, cujos voos foram realizados pelo próprio recorrente, na aeronave em que ele é proprietário e operador^[3].

2.9. O ponto chave não é a existência ou não de relação comercial ou societária entre a empresa que emitiu a Nota Fiscal e o autuado, mas sim, o fato de que não há elementos no processo que demonstrem que a Nota Fiscal é um documento ideologicamente falso.

2.10. A relação entre a empresa e o autuado figura em segundo plano e não é tangível pela fiscalização nesse caso. Se por um lado o recorrente alega a inexistência da prestação do serviço, por outro há um documento fiscal que, até que se prove o contrário, é idôneo e serviu de comprovação para os devidos fins perante o Legislativo Federal.

2.11. Nessa esteira, cumpre observar que não há elementos nos processos em tela, de que o recorrente, ciente de que terceiro utilizou informação falsa com uso de sua propriedade em documento apresentado à Administração Pública, tenha levado ao conhecimento de autoridade policial ou do judiciário o ilícito que, conforme ele assevera, poderia lhe causar prejuízos.

2.12. Portanto, em estrita observância dos documentos, provas e alegações constantes dos processos ora em análise, a conclusão que se chega é de que o recorrente incorreu em condutas infracionais previstas no art. 302, inciso I, alínea “c” e art. 302, inciso VI, alínea “j” da Lei 7.965, de 19 de dezembro de 1986, ao realizar transporte remunerado de passageiros em desacordo ou sem o certificado, autorização ou outorga, conforme aplicável, para a realização deste serviço.

2.13. Essas infrações são puníveis com a aplicação de multas pecuniárias que podem ser cumuladas com sanções restritivas de direito, na forma de suspensão punitiva ou cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações.

2.14. Quanto à dosimetria^[4], observa-se que o autuado não possuía sanção aplicada nos 12 (doze) meses anteriores à data do cometimento das violações verificando-se, portanto, presente uma circunstância atenuante. Por outro lado, como as infrações acarretaram exposição ao risco da integridade física de pessoas e

da segurança de voo, por ser realizada por aeronave não registrada para o fim praticado, bem como resultaram em obtenção de vantagens financeiras, para si ou para outrem, restam presentes duas circunstâncias agravantes.

2.15. Destarte, tendo em vista que a conduta infracional verificada nos dois voos (ida e volta) incorreu no previsto no art. 302, inciso I, “c”, do CBAer, devem ser aplicadas duas multas no valor de R\$ 3.000,00 cada, conforme consta na linha “ADC” da segunda tabela do Anexo I, à Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008 (vigente quando do cometimento da infração).

2.16. Por também ter incorrido no previsto no art. 302, inciso VI, “j”, do CBAer, devem ser aplicadas outras duas multas no valor de R\$ 5.000,00 cada, conforme consta da linha “ESA” da sexta tabela do Anexo I, à Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008.

2.17. No que se refere à sanção restritiva de direitos na forma de suspensão, cumpre repisar que o propósito da Agência é *garantir a segurança e a excelência da aviação civil*^[5]. Assim, sanções aplicadas às violações deliberadas que atentam contra a lógica regulatória destinada a garantir aos passageiros uma aviação civil segura e confiável, devem cumprir o papel repressor em evitar a reincidência da prática, bem como a função educativa, ao mostrar ao infrator e aos demais regulados que elas não são toleradas pela sociedade.

2.18. A aplicação dessas penalidades pauta-se pelos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, além de, buscar a adequação entre meios e fins, evitando sempre, que sejam impostas sanções em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público^[6].

2.19. Nesse sentido entendo razoável e em linha com o interesse público a aplicação da penalidade de suspensão para os certificados de habilitação técnica averbados à licença do piloto, por ser este o sujeito ativo da infração. Por outro lado, considerando que inexistente qualquer informação a respeito de inadequações da aeronave em si, considero excessivo ampliar esta suspensão para a atividade da aeronave. Observe-se que a infração, até onde se tem notícia, cinge-se ao emprego da aeronave em atividade irregular, motivo pelo qual este ativo em si mantém todas as condições necessárias ao seu uso para os fins em que se encontra registrado nesta Agência.

2.20. Por fim, no tocante ao prazo da suspensão da licença do piloto, cumpre registrar que conforme previsto no art. 60 da Instrução Normativa nº 08, de 06/06/2008 (vigente quando do cometimento da infração), a base é definida em 90 dias, acrescentando ou reduzindo períodos de 30 dias conforme a presença de atenuantes ou agravantes. Nesse sentido, considerando-se os elementos presentes nos autos, tem-se devida a suspensão de 120 dias de todos os certificados averbados à licença de que o piloto for detentor.

3. CONCLUSÃO

3.1. Ante o exposto, **VOTO PELO PROVIMENTO PARCIAL DOS RECURSOS** a fim de afastar a suspensão punitiva das atividades da aeronave pelo período de 80 (oitenta) dias, e pela reforma das decisões em primeira instância (SEI 2921944, 2923687, 3488796 e 3479906), de modo a aplicar sanção restritiva de direitos, na forma de suspensão, pelo período de 120 (cento e vinte) dias, de todos e quaisquer certificados de habilitação técnica averbados a licença de que o infrator é titular, bem como, pela aplicação de duas multas no valor R\$ 3.000,00 cada, em razão de ter incorrido em infrações previstas no art. 302, inciso I, alínea “c”, do CBAer, e, outras duas no valor de R\$ 5.000,00 cada, em razão de ter incorrido em infrações previstas no art. 302, inciso VI, alínea “j”, do CBAer.

3.2. Encaminhem-se os autos à Superintendência de Ação Fiscal - SFI para as providências cabíveis, inclusive para averiguação da participação da empresa TRANSMARTE AEROTAXI LTDA, e, se

for o caso, a comunicação dos fatos ao Ministério Público Federal.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor

[1] Foram lavrados 4 autos de infração (1396663, 1396661, 1396666 e 1396671) e instaurados os processos nºs 00058.543.440/2017-48, 00058.543.445/2017-71, 00058.543.369/2017-01 e 00058.543.429/2017-88. Todos os processos tiveram instruções e decisões em primeira instância individualizadas. O autuado apresentou recursos administrativos (3054951, 3145971, 4018524 e 4018528), os quais tiveram suas admissibilidades verificadas pela primeira instância, que, além de admitir o seguimento dos recursos, decidiu pela reunião dos processos para que os recursos pudessem ser julgados de forma conjunta pela Diretoria Colegiada.

[2] CNPJ: 02.754.004/0001-90

[3] https://sistemas.anac.gov.br/aeronaves/cons_rab_resposta.asp?textMarca=PTRGF&selectHabilitacao=&selectIcao=&selectModelo=

[4] 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 outrem, 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.

(...)

§ 6º Para fins de aferição da dosimetria deve-se considerar o contexto fático existente quando do arbitramento da sanção em primeira instância. (Resolução nº 472/2018)

[5] “MISSÃO

A Missão representa a razão de existência de uma organização. Responde à questão: “por que existimos?”. Intrinsecamente relacionada aos objetivos institucionais, estabelece o propósito da Agência, em termos do papel social por ela desempenhado.

“Garantir a segurança e a excelência da aviação civil.” (Planejamento Estratégico ANAC 2020/2026)

[6] Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

Parágrafo único. Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de:

VI - adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquelas estritamente necessárias ao atendimento do interesse público; (Lei 9.784/1999)



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 13/01/2021, às 15:55, 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 **5222661** e o código CRC **234BA644**.