



VOTO

PROCESSO: 00058.003272/2019-14

INTERESSADO: TÁXI AÉREO FORTALEZA LTDA

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

1. 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 e a segurança da aviação civil; 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, no art. 46, estabelece competência à Diretoria para deliberar sobre pedidos de recurso no âmbito dos Processos Administrativos Sancionadores que resultaram em sanção de multa acima de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) 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. ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. Preliminarmente, o recorrente alega nulidade da Decisão monocrática em segunda instância arguindo estar em desacordo com o art. 42 da Res. nº. 472/2018 e pela falta de intimação para realização de sustentação oral na sessão de julgamento. Argumenta ainda a ilegalidade do auto de infração, por ter sido lavrado durante prazo de regularização concedido pela ANAC, bem como, pelo fato da Agência ter anuído expressamente com os manuais e programas de treinamento apresentados periodicamente pela empresa. E assim, requer a anulação da decisão monocrática em segunda instância e a desconstituição da penalidade aplicada.

2.2. As alegações não merecem prosperar.

2.3. A Decisão monocrática para o julgamento em segunda instância é adequada ao caso, visto que cada uma das multas aplicadas pela primeira instância, no patamar de R\$ 4.000,00, é inferior ao limite de R\$ 100.000,00 definido no inciso I, art. 42 da Res. nº. 472/2018. Sublinha-se que este critério independe do número de multas tratadas no processo. Dessa maneira, não há que se falar em intimação para sustentação oral, pois ela não é prevista no rito aplicável ao julgamento em 2ª instância para o caso em tela.

2.4. Com relação ao suposto prazo concedido pela ANAC para regularização do programa de treinamento operacional, por meio da Instrução Suplementar IS nº 135-003A, cumpre repisar que: i) a IS é norma suplementar de caráter geral com o objetivo de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC, ou seja, a IS não pode criar requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo ^[1]; e ii) a IS em questão refere-se a “*Procedimentos para elaboração de programas de treinamento operacional (PrTrnOp) para operações conduzidas segundo o RBAC nº 135*”, assim, suas disposições transitórias^[2] limitam-se à adequação do PTO da empresa à forma metodológica explicada na IS e não alcançam qualquer permissão para que o operador aéreo descumpra requisito técnico vigente^[3].

2.5. A respeito da alegação de que a ANAC anuiu com seu programa de treinamento, o fato não o dispensa de cumprir o regulamento. Ressalta-se que o recorrente é operador autorizado a prestar serviço de transporte aéreo público de passageiros, logo, passou por criterioso processo de certificação pela Agência e é esperado, no mínimo, amplo e irrestrito conhecimento das normas técnicas e zelo na aplicação delas.

2.6. Pelo exposto, resta configurada a conduta infracional do recorrente ao descumprir o estabelecido no item 135.299 do RBAC 135, pois a *Taxi Aéreo Fortaleza* permitiu que aeronautas trabalhassem como piloto em comando sem que tivessem sido aprovados em exame em rota no prazo de 12 meses precedentes a esses voos.

2.7. Importa observar que o exame em rota não é a avaliação específica para verificação das habilitações e licenças do piloto concedidas pela ANAC, e sim, relacionam-se às obrigações e responsabilidades desempenhadas pelo aeronauta em comando de aeronave utilizada pelo operador aéreo sob o RBAC 135. Inclusive, essa Agência orienta que esses exames sejam realizados em operações comerciais (reais) da empresa^[4].

2.8. Os pilotos em comando de um operador aéreo sob o RBAC 135 são vinculados ao detentor do certificado com contrato de trabalho de acordo com a legislação trabalhista vigente e, somente são admitidos os aeronautas que cumpram com todos os requisitos regulamentares^[5]. Uma vez integrante do quadro de funcionários, passam à rotina de treinamentos e exames do próprio operador aéreo, incluindo o cheque em rota. No presente caso, a fiscalização relatou que os pilotos da empresa encontravam-se com certificado médico aeronáutico válido e, as licenças, habilitações e experiências aeronáuticas compatíveis com o exigido no regulamento, assim, avaliou que não havia evidência de degradação do nível da segurança operacional nas operações realizadas pela empresa^[6].

2.9. Com relação a incidência da infração, a decisão em primeira instância entendeu que o operador cometeu infração todos os dias que executou operações aéreas comerciais e a segunda instância avaliou que essas infrações deveriam ser contabilizadas a cada voo realizado. Não obstante a assimetria das análises desses julgamentos, registra-se que não há previsão no Compêndio de Elemento de Fiscalização – CEF vinculado ao RBAC 135 para a conduta em questão, requerendo-se, portanto, uma avaliação específica ao caso.

2.10. É inequívoco que as operações aéreas realizadas no período em apuração não atenderam ao pleno do regulamento, no entanto, isto não significa que a incidência infracional deve ser contabilizada por esta métrica. O fato de o exame em rota não constar do PTO elaborado pela empresa e aprovado pela ANAC permite entender que o motivo das inconformidades verificadas repousa no controle inadequado das exigências regulatórias exigidas para os treinamentos e avaliações recorrentes de sua tripulação. Observa-se que a empresa aplicava esse exame nos treinamentos iniciais, mas não continuava promovendo os cheques em rota de forma recorrente. Outrossim, logo que o regulado tomou ciência de que se encontrava em desacordo com a norma, se dirigiu de forma espontânea à Agência requerendo orientações para cumprir imediatamente esse requisito^[7]. Não se trata de um atraso na realização dos exames ou de uma seletividade parcial dos pilotos sem o cheque, mas, sim, de uma conduta típica da empresa de não prever e não realizar os exames em rota periodicamente, levando a concluir que o regulado incorreu em infração por permitir que os 4 pilotos da empresa se mantivessem em suas atividade laborais sem esses exames.

2.11. Dessa forma, no presente caso, entendo que a incidência de infrações pelo operador relaciona-se com a quantidade de pilotos que exerceram suas funções sem a devida aprovação periódica no exame em rota, em consonância com o já decidido pela Agência no âmbito do processo nº 00065.527679/2017-81 que cuidou da apuração de conduta infracional análoga.

2.12. Nesse sentido, tendo em vista:

- a) se tratar da prática, pelo mesmo regulado, de mais de uma ação ou omissão que configurem infração administrativa de natureza idêntica, apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória;
- b) não restar evidências nos autos da existência de prática ou circunstância que evidencie violação, pelo infrator, ao dever de lealdade e boa-fé;
- c) que 4 pilotos da empresa realizaram voos de fretamento no período em apuração; e
- d) a ausência de circunstância agravante e a presença de uma atenuante, prevista no inciso III, § 1º do art. 36 da Res. nº 472/2018,

2.13. Entendo ser pertinente a aplicação de infração de natureza continuada (1 infração por piloto), no patamar médio de R\$ 7.000,00 (sete mil reais), utilizando o fator $f = 2,0$, conforme arts. 37-A e 37-B da Res. nº 472/2018 e Anexo II, da Resolução n.º 25 da ANAC, de 25 de abril de 2008, resultando no valor total de multa de **R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**.

3. **DO VOTO**

3.1. Ante o exposto, **VOTO PROPOSITIVO PARCIAL AO RECURSO** interposto pelo operador aéreo *Táxi Aéreo Fortaleza*, no sentido de reformar a Decisão em segunda instância^[8], para aplicação de sanção de **MULTA** no valor de **R\$ 14.000,00 (quatorze mil reais)**.

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

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA

Diretor

[1] Segundo o previsto no caput e parágrafo 3º do art. 14 da Resolução ANAC nº 30 de 21 de maio de 2018.

[2] 6 DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS 6.1 Os operadores já certificados, ou as empresas que estiverem com o seu processo de certificação em andamento na data de publicação desta IS, têm até 29/10/2018 para adequarem o seu PTO às disposições estabelecidas por esta IS. 6.2 No caso de submissões de novos PTO ou de revisões de PTO, estas devem ser realizadas de acordo com as disposições desta IS.

[3] O requisito em questão está vigente, pelo menos, desde 25/08/2010 quando da edição da emenda 00 do RBAC 135, disponível

em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/boletim-de-pessoal/2010/33s1/rbac-135>

[4] IS No 135-003A

5.2.6.4.4 Preferencialmente, **o exame em rota deveria ser realizado em operações comerciais**. Quando isto não for possível, em razão de ausência de demanda ou de incompatibilidade de agendas, por exemplo, **o exame deve simular uma operação comercial**.

[5] 135.242 Tripulação de voo:

Geral

(a) O detentor de certificado somente pode utilizar uma pessoa como tripulante de voo e uma pessoa somente pode exercer as funções de tripulante de voo em uma aeronave operando segundo este Regulamento, se essa pessoa:

(1) possuir uma licença apropriada às funções a serem exercidas, emitida pela ANAC;

(2) tiver em seu poder a licença requerida pelo parágrafo (a)(1) desta seção e o certificado de habilitação técnica, todos válidos e compatíveis com a atividade sendo desenvolvida;

(3) possuir um CMA válido e compatível com a atividade sendo desenvolvida; e

(4) for vinculado ao detentor de certificado, com contrato de trabalho de acordo com a legislação trabalhista vigente.

[6] Anexo (2629385) Pág 5 apêndice H e Pág. 7

"Será solicitada à gerência a convalidação dos treinamentos ministrados pelos instrutores MANUEL MONTEIRO DE LIMA FILHO e JOAQUIM IRINEU DE ARAUJO NETO, uma vez que eles atendam do requisito do RBAC 135 135.299, visto que a anulação das instruções ministradas pelos referidos instrutores implicaria na anulação de todos os treinamentos ministrados por estes, a desqualificação de todos os tripulantes e implicaria na irregularidade de todas as operações realizadas pelo operador no período analisado. Uma vez que não ficou evidenciado má fé na realização dos referidos treinamentos e não há evidências de degradação do nível de segurança operacional".

[7] SEI nº [1950073](#)

[8] Decisão Monocrática de Segunda Instância 18 (5324988)



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 05/05/2021, às 20:52, 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 **5647931** e o código CRC **76CB4CD6**.