VOTO

PROCESSO: 00065.015796/2020-01

INTERESSADO: PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S.A

RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

1. DA COMPETÊNCIA

1.1. A Lei n.º 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos XXI e XLIII, combinado com o art. 64 da Lei n.º 9.784/1999, estabelece 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 n.º 472/2018, em seu art. 46, delimita as hipóteses de cabimento de recurso à Diretoria , o que inclui os casos em que há sanções de multa acima de R$ 100.000,00 (cem mil reais), 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. Cuida-se da análise de Auto de Infração capitulado na Lei nº 7.565/1986 (CBA), art. 302, inciso III, alínea "e", c/c RBAC 121, parágrafo 121.153(a)(2), c/c RBAC 43; c/c parágrafo 43.13(c), c/c seção 3.5 do Manual Geral de Manutenção - MGM da empresa, em virtude de ter sido identificada, pela fiscalização da Agência, a utilização de uma fita amarrada e presa ao mecanismo de fechamento da porta de carga Hold Open Strut nas aeronaves PP-PTP e PP-PTQ.

2.2. Observa-se que o parágrafo 121.135 (a) (2) do RBAC 121 prescreve que, em regra, nenhum detentor de certificado pode operar um avião, a menos que tal avião esteja em condições aeronavegáveis e atenda aos requisitos de Aeronavegabilidade aplicáveis, inclusive os relacionados com identificação e com equipamentos.

2.3. Desse modo, a fim de determinar se as aeronaves mencionadas no Auto de Infração nº 001156/2020 realizaram os supostos voos em desacordo com os preceitos dos requisitos acima mencionados, esta Diretoria, primariamente, buscou identificar o conceito de Aeronavegabilidade, conforme definido pelo item 4.1 da IS nº 91.403-001:

> "Aeronavegabilidade: **Para aeronave que requer projeto de tipo aprovado, significa que a mesma está aeronavegável por se encontrar de acordo com o projeto de tipo aplicável e em condições de operação segura.** Aeronave que não possui certificado de tipo aprovado está aeronavegável quando se encontra segura para operação aérea".

2.4. Em consequência, determinar se as aeronaves mencionadas no Auto de Infração nº 001156/2020 realizaram os voos contidos no relatório de maneira irregular passa por determinar se, mesmo com a utilização de uma fita amarrada e presa ao mecanismo de fechamento da porta de carga Hold Open Strut, tais aeronaves permaneciam de acordo com o projeto de tipo aplicável e em condições de operação segura. Vale dizer, se as ocorrências descritas pelo Auto de Infração n.º 001156/2020 violaram o propósito de segurança - um dos valores fundamentais desta Agência.

2.5. Desta feita, para a verificação da conformidade dos equipamentos com o projeto de tipo aplicável, optou-se por consulta à Gerência de Certificação de Projeto do Produto Aeronáutico (GCPP) da Superintendência da Aeronavegabilidade (SAR), que, em resposta conclusiva, indicou que as aeronaves PP-PTP e PP-PTQ estavam em condições aeronavegáveis por ocasião dos voos mencionados no auto de infração.

2.6. Tal constatação, no contexto específico dos presentes autos, é corroborada pela ausência de qualquer medida acautelatória aplicada às aeronaves em questão – o que certamente teria ocorrido caso a área técnica responsável pela lavratura do Auto de Infração tivesse considerado que a utilização da fita no mecanismo de fechamento da porta de carga constituía perigo às condições de operação segura da aeronave.

2.7. Ademais, ao analisar os fatos por ocasião da prolação da decisão de Primeira Instância, (ratificada posteriormente pela decisão em segunda instância), a área técnica afastou a incidência de quaisquer das circunstâncias agravantes dispostas nos incisos do § 2º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, reconhecendo, portanto, que a situação em exame não acarretou a exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo.

2.8. Pois bem. Neste ponto considero importante rememorar os esforços envidados pela Agência Nacional de Aviação Civil, voltados à prática de uma regulação mais responsiva, de modo que nas apurações de condutas infracionais, venham se somar os olhares, para além da regulação técnica, também dos aspectos gerais que permeiam as ocorrências, com vistas a mitigar distorções e aplicar medidas administrativas razoáveis e proporcionais aos casos específicos.

2.9. Assim, resgatando o que bem colocou o Diretor Tiago Pereira no seio do Voto DIR-TP 5557553, têm assento especial nas decisões dos processos sancionadores, sempre que possível e aplicável ao caso concreto, (i) informações relacionadas às características da infração, como a regulação infringida e a gravidade associada aos riscos à segurança, (ii) o comportamento do regulado na prática da infração, como a aferição de vantagens e (iii) o comportamento do regulado em face da fiscalização e no processo de apuração da infração, como a presença de boa-fé.

2.10. Sob esse prisma, é importante considerar que a análise ora empreendida recai sobre alteração realizada em aeronave que - embora não tenha sido realizada em estrita observância ao Manual Geral de Manutenção - não ocasionou qualquer prejuízo à segurança da operação e, ao que demonstram os elementos destes autos, tampouco acarretou qualquer vantagem à Recorrente.

2.11. Note-se, ademais, a boa-fé da empresa, que tendo realizado a instalação da fita entendendo estar guarnecida de respaldo normativo - uma vez que no seu entender, se tratava de pequena modificação - interagiu sempre de forma tempestiva com a Agência quando esta concedeu prazos para o saneamento da suposta não conformidade e, ao final, acabou por retirar a fita em questão.

2.12. Isto posto, entendo que o processo sancionador da Agência pode e deve ser constantemente melhorado e, por conseguinte, levando em conta todos estes fatos que revestem o caso concreto, entendo que a aplicação de sanção na forma de multa pecuniária no valor de R$ 357.249,97 (trezentos e cinquenta e sete mil duzentos e quarenta e nove reais e noventa e sete centavos) não parece razoável, tampouco proporcional à conduta objeto do Auto nº 001156/2020.

2.13. Na sequência - ao que deveria ser o parágrafo de encerramento deste Voto - devo obrigatoriamente acrescentar que ser responsivo não significa tão somente considerar informações relacionadas às características da infração, ou acerca do comportamento do regulado na prática da conduta e ao longo do respectivo processo de apuração. Ser responsivo implica também estudar o perfil do regulado, como o histórico de providências administrativas, o grau de responsabilidade no contexto infracional, os indicadores de risco e de desempenho, o porte e a representatividade no sistema de aviação e natureza jurídica.

2.14. Nesse contexto, conquanto meu entendimento seja pela não justificação, no caso concreto, da aplicação de multa no valor de R$ 357.249,97 (trezentos e cinquenta e sete mil duzentos e quarenta e nove reais e noventa e sete centavos), o histórico recente da PASSAREDO TRANSPORTES AEREOS S.A deve ser objeto de atenção por parte desta Agência.

2.15. A esse respeito, faço uso das palavras do Diretor Ricardo Catanant ao proferir o Voto DIR-RC 6453841, que ao analisar o contexto específico de uma determinada infração, bem ressaltou aos ali envolvidos a colaboração que esta Agência espera de seus regulados a fim de que suas operações sigam os requisitos aplicáveis. E mais: fez lembrar que os princípios da regulação responsiva também envolvem a chamada "pirâmide de *enforcement*", composta por diversos instrumentos dos quais a Agência pode se valer, incluindo alguns mais severos, como a suspensão e até a cassação de certificados.

2.16. É certo que esta não é uma via de mão única; a Agência deve criar e manter os comandos regulatórios de modo a favorecer o seu cumprimento em larga escala, privilegiando o diálogo na busca de se entender as razões de Mercado/agentes regulados. Em contrapartida, impõe-se às empresas aéreas uma maior atenção em seus processos, fundados na promoção de ações estratégicas, aprimoradas e virtuosas, capazes de gerar um retorno positivo para o setor.

2.17. Nesse sentido, valho-me desta oportunidade para exortar a empresa à adoção de um comportamento cooperativo, pautado sobretudo no diálogo e na transparência - elementos estes fundamentais para a promoção de um ambiente favorável ao desenvolvimento sustentável e seguro do setor aéreo.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO PELO PROVIMENTO DO RECURSO,** consoante os fundamentos acima externados, para **reformar a decisão de segunda instância, afastando a aplicação da sanção de multa no valor de R$ 357.249,97 (trezentos e cinquenta e sete mil duzentos e quarenta e nove reais e noventa e sete centavos)**, com o consequente arquivamento dos presentes autos.

É como voto.

LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO

Diretor

Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento**, **Diretor**, em 20/04/2022, às 11:57, 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 **7084405** e o código CRC **72F4147B**.