



VOTO

PROCESSO: 00066.037335/2013-41

INTERESSADO: TAXI AEREO PIRACICABA LTDA

RELATOR: TIAGO SOUSA PEREIRA

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 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 n.º 472/2018, em seu art. 46, delimita quando o recurso à Diretoria é cabível, 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. Dos autos, observa-se que a TAXI AEREO PIRACICABA LTDA foi regularmente notificada da emissão dos Autos 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, devidamente apreciado pelo julgamento de segunda instância. Notificada do teor da Decisão em segunda instância, e do respectivo prazo para recurso à Diretoria, a autuada interpôs recurso a este Colegiado, feito apreciado na presente deliberação. 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 ter realizado voos na aeronave de marcas PR-TAP sem o cumprimento do parágrafo (f)(5) da diretriz de aeronavegabilidade AD 2010-12-01, emitida pela *Federal Aviation Administration* (FAA), autoridade de aviação civil do estado de projeto (Estados Unidos da América). Conforme o conteúdo da diretriz, a substituição dos "*thrust attenuator paddles*" de ambos os motores era essencial para evitar sua abertura inadvertida durante o voo, o que, na avaliação do FAA, poderia levar a aeronave à perda de controle em voo por danos causados ao leme e ao profundor do avião.

2.3. No recurso à Diretoria a empresa requer, em suma, que seja considerada a incidência da infração continuada para fins de cálculo de dosimetria da sanção, de forma a adequar o ato punitivo ao comportamento do infrator.

2.4. As alegações merecem prosperar.

2.5. Destarte, verifica-se que a infração continuada pode ser aplicada para todos os processos administrativos sancionadores em que não tenha ocorrido o trânsito em julgado administrativo, o que é o

caso do processo em epígrafe, conforme Art. 2º da Resolução ANAC n.º 566/2020. Complementarmente, verifica-se o cumprimento de todas os requisitos formais para a aplicabilidade da infração continuada previstos no Art. 37-A da Resolução ANAC n.º 472/2018, uma vez que as 307 infrações apuradas possuem natureza idêntica (operar aeronave sem cumprimento de AD/DA) e foram apuradas em uma mesma oportunidade fiscalizatória (auditoria, em abril de 2013, nas dependências da recorrente).

2.6. Diante disso, conforme previsto no Art. 37-B, devem-se determinar os três parâmetros para o cálculo da sanção de multa aplicável aplicável à recorrente - valor da multa unitária, número de ocorrências e variável "f" incidente. Primeiramente, o patamar médio da multa previsto na Resolução ANAC n.º 25/2008, vigente à época dos fatos, é de R\$ 7.000,00 (sete mil reais).

2.7. Para o cálculo de "f", devem ser analisadas as atenuantes e agravantes já apreciadas pelas decisões em primeira e segunda instância. Manifesto concordância com os dois atenuantes reconhecidos pela decisão de primeira instância - o reconhecimento da prática da infração e a adoção voluntária de providências eficazes para evitar ou amenizar as consequências da infração, ainda que o segundo atenuante tenha sido afastado pela decisão em segunda instância. Cabe lembrar que o regulado nunca negou a operação da aeronave sem o cumprimento da AD e que cumpriu com seu conteúdo em 03 de novembro de 2011, 16 meses antes da ação fiscalizatória da ANAC que gerou o presente PAS. Chama a atenção, ainda, o fato do regulado ter realizado Inspeção Anual de Manutenção (IAM) no dia 30 de junho de 2011, com a AD vencida há mais de 3 meses, sem que a Organização de Manutenção (OM) responsável pela declaração do feito apontasse tal discrepância, manifestando junto à ANAC, de forma indevida, a condição aeronavegável da aeronave. Diante disso, é fato incontestável que o regulado cometeu as infrações, mas que tomou medidas, sem a intervenção da ANAC, para mitigar os seus efeitos, cumprindo a AD ainda que além da data limite e da utilização máxima da aeronave estipuladas pelo FAA.

2.8. Quanto aos agravantes, manifesto concordância com a inclusão, pela autoridade de primeira instância, da obtenção, para si ou para outrem, de vantagens resultantes da infração, uma vez que o regulado é empresa de transporte aéreo não regular que, com a prática dos voos, auferiu receitas com a prática de serviços onerosos. Discordo do entendimento da autoridade de segunda instância de que as vantagens não foram demonstradas no processo, uma vez que nas cópias do diário de bordo (SEI 1400122) é claro o apontamento da natureza de inúmeros voos classificados como "FR - fretamento", conforme nomenclatura prevista na IAC 3151 vigente à época, que atesta, inequivocamente, a prática de voos realizados mediante remuneração ao operador. Contudo, discordo da inclusão da agravante de exposição ao risco da integridade física de pessoas ou da segurança de voo, uma vez que é inerente à prática infracional, dado o caráter fundamental do cumprimento de AD/DA para a garantia da segurança operacional das operações, o que enseja a aplicação da Súmula Administrativa nº 002/2019 no sentido de afastar a aplicação de tal agravante. Diante disso, com a inclusão de dois atenuantes e um agravante, de acordo com o Art. 37-B da Resolução 472 a variável "f" assume o valor de 1,8.

2.9. Para o número de ocorrências, me permito utilizar de dois votos recentes proferidos por esta Diretoria (SEI 6927255 e 6850529), acolhidos por unanimidade pelo Colegiado, nos quais considerou-se que a incidência mais adequada à situação fática, a qual também circunstancia o presente processo, é considerar uma infração para cada **dia de utilização da aeronave**. A proposição aprovada pelo Colegiado argumentou que:

"2.12 Dada a natureza operacional da utilização das aeronaves, que envolve múltiplos voos de instrução em um mesmo dia, o que torna seu controle de utilização, eventualmente, pouco acessível ao operador ao longo da jornada dos tripulantes, julgo razoável considerar a existência de 1 infração para cada dia de utilização da aeronave, afastando múltiplas infrações em um mesmo dia calendário. Com isso, proporciona-se razoável período para que o operador, após a utilização da aeronave para os voos de instrução, sejam eles diurnos ou noturnos, tenha acesso aos lançamentos do diários de bordo e possa cotejar tais informações com as ações de manutenção requeridas."

2.10. Faz-se mister sopesar tal consideração com o texto do RBAC 39.9, que indica:

RBAC 39.9

"Se os requisitos de uma Diretriz de Aeronavegabilidade não forem cumpridos, a seção 39.7 será **infringida a cada vez que a aeronave é operada** ou o produto é utilizado."

2.11. Requer-se, dado o texto acima, verificar se existe, no arcabouço normativo vigente, diferenciação entre "voar" e "operar" uma aeronave, uma vez que é inequívoco ter havido 307 voos no contexto infracional apurado, documentados nas cópias de diário de bordo apensadas ao processo em epígrafe. O RBAC 01, vigente à época dos fatos, admite para o verbete "operar" a seguinte redação:

RBAC 01

"Operar significa, referindo-se a uma aeronave, usar, motivar o uso ou **autorizar a sua utilização** com o propósito (exceto como previsto no RBAC 91.13) de executar um voo, incluindo a pilotagem de aeronave, com ou sem o direito legal de controle da mesma como proprietário, arrendatário ou locatário."

2.12. De acordo com excerto acima, é inequívoco que, para um operador pessoa jurídica, o enquadramento de "operar" se dê na autorização da utilização da aeronave para a realização de voos. Dada a natureza operacional de uma empresa de táxi aéreo, vê-se que tal autorização se deu, de forma indevida, pelo controle técnico de manutenção e/ou Diretor de Manutenção da empresa, que agiram sob responsabilidade do operador no sentido de liberar a aeronave para a realização de voos sem o cumprimento da AD já qualificada nos autos. Contudo, tal infração ocorreu, inequivocamente, uma vez por dia de operação, no qual a aeronave é liberada para uso das tripulações, o que **totaliza 146 infrações distintas**. Diante disso, com os três parâmetros determinados, chega-se a um valor de multa de R\$ 111.562,00 (cento e onze mil, quinhentos e sessenta e dois reais), de acordo com a metodologia do Art. 37-B da Resolução nº 472/2018.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO PELO PROVIMENTO DO RECURSO, REFORMANDO-SE A DECISÃO** em segunda instância (SEI 2353380), aplicando a penalidade de multa à empresa TAXI AEREO PIRACICABA LTDA no valor de **R\$ 111.562,00 (cento e onze mil, quinhentos e sessenta e dois reais)**.

3.2. Encaminhem-se os autos à ASJIN para a adoção das providências cabíveis.

É como voto.

TIAGO SOUSA PEREIRA
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Tiago Sousa Pereira, Diretor**, em 30/05/2022, às 13:25, 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 **7213626** e o código CRC **2DECB368**.