



VOTO

PROCESSO: 00058.018728/2018-60

INTERESSADO: HELIJET TAXI AEREO E SERVICOS AEREOS ESPECIALIZADOS LTDA

RELATOR: RICARDO BISINOTTO CATANANT

1. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

1.1. A Lei nº 11.182/2005, em seu art. 8º, incisos X, XXXV e XLIII, estabelece a competência da Agência para regular e fiscalizar as atividades de aviação civil, além de reprimir infrações à legislação, e decidir, em último grau de recurso, sobre as matérias de sua competência:

Lei nº 11.182/2005

Art. 8º Cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, atuando com independência, legalidade, impessoalidade e publicidade, competindo-lhe:

X – regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

XXXV – reprimir infrações à legislação, inclusive quanto aos direitos dos usuários, e aplicar as sanções cabíveis;

XLIII – decidir, em último grau, sobre as matérias de sua competência;

1.2. A Lei nº 9.784/1999, em seu art. 65, prevê a possibilidade de revisão de processos administrativos:

Lei nº 9.784/1999

Art. 65. Os processos administrativos de que resultem sanções poderão ser revistos, a qualquer tempo, a pedido ou de ofício, quando surgirem fatos novos ou circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada.

Parágrafo único. Da revisão do processo não poderá resultar agravamento da sanção.

1.3. O Regimento Interno desta Agência, Resolução ANAC nº 381/2016, estabelece como competência da Diretoria da ANAC, conforme art. 9º, decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da Agência. Além disso, o mesmo regimento define, em seu art. 36, inciso I, como competência da Superintendência de Ação Fiscal (SFI) o planejamento e a execução de ações fiscais da ANAC. Por fim, segundo ainda o inciso III do art. 31, é estabelecido como competência comum às Superintendências o juízo de admissibilidade dos pedidos de revisão apresentados em decorrência de decisões proferidas em Primeira Instância.

1.4. Assim, a admissibilidade do pedido de revisão verificada pela Primeira Instância de julgamento, de acordo com o art. 51 da Resolução ANAC nº 472/2018, autoriza o recebimento do pedido de reexame por este Colegiado.

2. DA ANÁLISE

2.1. Introdução

2.1.1. Conforme exposto no relatório (SEI 6592011), trata-se de pedido de revisão protocolado em nome da Helijet Táxi Aéreo e Serviços Aéreos Especializados Ltda. frente à decisão de Primeira Instância promulgada em 25/8/2021 (SEI 6128083). Tal decisão, relativa ao Auto de Infração 4853/2018 (SEI 1853616), impôs a sanção de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) e de suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade (CA) da aeronave PR-ETO pelo período de 20 (vinte) dias.

2.1.2. A infração foi tipificada no art. 302, inciso I, alínea "d", da Lei nº 7.565/1986:

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

I - infrações referentes ao uso das aeronaves:

(...)

d) utilizar ou empregar aeronave sem os documentos exigidos ou sem que estes estejam em vigor;

2.1.3. Conforme relatado no auto de infração (SEI 1853616) e no relatório de fiscalização (SEI 1964489), a interessada realizou operação utilizando a aeronave PR-ETO em período no qual ela se encontrava interdita, vide anexo SEI 1964491.

2.2. Da Avaliação da Primeira Instância

2.2.1. O pedido de revisão protocolado (SEI 6277631) se inicia com a descrição dos fatos seguida de explicações sobre a natureza de um pedido de revisão. Em sequência, a interessada defende que, na data em que foi acusada de operar indevidamente, o sistema da ANAC apresentava a aeronave em situação normal, o que descaracterizaria o descumprimento dos regramentos. Invoca também os princípios da legalidade e da proporcionalidade. Por fim, pede o efeito suspensivo do pedido de revisão e conclui com o pedido de reconhecimento de nulidade decorrente da inépcia da petição. Importante notar que a interessada anexa documentos adicionais (SEI 6277633 e 6277634) para embasar seus argumentos.

2.2.2. Em análise de admissibilidade (SEI 6332468), a Primeira Instância da SFI considerou a existência de dois fatos que poderiam acarretar eventual conclusão sobre a inadequabilidade da sanção:

1. alega a autuada que a suspensão do CA pelo código "X" relativo à interdição da citada aeronave em 21/05/2016 ainda não constava no link "Consultas ao Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB)" na data do ato infracional, anexando aos autos do presente feito tal consulta onde consta que o CA da referida aeronave apresentava código N (Normal);

2. alega a autuada que serviços de manutenção fora de sede, comunicados à ANAC e realizados pela Oficina de Manutenção (OM) HELIHELP Manutenção de Helicópteros LTDA COM Nº 1209-41/ANAC, foram realizados na data do ato infracional, anexando aos autos tal comunicado e registros primários de manutenção referentes a estes serviços realizados em virtude das não conformidades descritas na N CIA Nº Nº 01/210516/GGAF/A-1606, emitida na mesma data da citada interdição por meio do Auto de Interdição Nº 03/2016.

2.2.3. Essa mesma análise conclui pela falta de previsão legal e/ou normativa para acatar o pedido de efeito suspensivo, além de verificar a sua perda de objeto, dado que a suspensão do Certificado de Aeronavegabilidade da aeronave já foi aplicada de 24/9 a 14/10/2021.

2.3. Do Pedido de Revisão

2.3.1. Consoante à Lei nº 9.784/1999 e à Resolução ANAC nº 472/2018, as sanções aplicadas podem ser revistas quando verificados fatos novos ou circunstâncias relevantes suscetíveis de justificar a inadequação da sanção aplicada. Socorrendo-se do Parecer nº. 00485/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU da Procuradoria Federal junto à ANAC (SEI 0290128), entende-se como:

a) Fatos Novos - Fatos novos são aqueles não levados em consideração no processo original de que resultou a sanção por terem ocorrido *a posteriori*. O sentido de "**novo**" no texto guarda relação com o tempo de sua ocorrência e, por conseguinte, com sua ausência para análise ao tempo em que se apurava a infração. O fato novo pode alterar profundamente a conclusão antes firmada, protagonizando convicção absolutória no lugar do convencimento sancionatório adotado na ocasião. Surgindo fato dessa natureza, não seria mesmo justo que perdurasse a sanção, decorrendo daí que esta deve ser anulada ou modificada conforme a hipótese, mas não mantida da forma como foi imposta.

Do exposto não é difícil notar que, se um fato já existia ao momento em que tramitava o processo original, mas, por qualquer razão, não foi levado em conta na apreciação global do processo, talvez por culpa (desinteresse ou inércia) do próprio administrado, não se pode considerar o evento como fato novo. O pedido revisional, por isso, deve ser indeferido.

2.3.2. Parece claro que os fatos apresentados no pedido de revisão já existiam no momento em que tramitava o processo original. Sendo assim, discordo da avaliação da Primeira Instância quanto a sua classificação de fatos novos.

2.3.3. Passando para a discussão de circunstâncias relevantes, e voltando ao mesmo Parecer nº. 00485/2016/PROT/PFANAC/PGF/AGU da Procuradoria Federal junto à ANAC (SEI 0290128), entende-

se como:

b) Circunstâncias relevantes - Circunstâncias relevantes também são fatos justificadores da alteração do ato punitivo, mas enquanto a ideia de fatos novos se baseia no fator tempo, considerado o momento da tramitação do processo, a de circunstâncias relevantes leva em conta não o tempo, mas a importância do fato para chegar-se à revisão da sanção.

Se um fato, por exemplo, ocorreu ao tempo em que tramitava o processo original, mas não era conhecido do interessado e da Administração, não pode caracterizar-se como *ново*, mas se for fundamental para o acolhimento do pedido de revisão deve qualificar-se como *circunstância relevante*, porque o fundamental, nesse caso, é a importância de que se reveste para a apreciação final do pedido revisional. A descoberta de determinado documento já existente à época do fato, mas desconhecido pelas partes, é circunstância relevante, se necessário para justificar a injustiça da punição.

2.3.4. De início, é claro que tais circunstâncias não se caracterizam simplesmente em argumentos comuns usados em recursos. A revisão administrativa é uma medida excepcional, e, conforme exposto no voto do Dir. Juliano Noman SEI 4139922, nos autos do processo SEI 00065.008772/2013-68:

(...) o momento adequado para irrisignação do interessado quanto aos critérios de julgamento é na apresentação de recurso hierárquico, cuja análise leva em consideração toda a amplitude da matéria oferecida à autoridade julgadora competente. A revisão administrativa é medida excepcional, não se prestando à análise de inconformidade com os fundamentos e motivação da decisão.

2.3.5. No caso do presente processo, considero claro que os fatos levantados não podem ser considerados circunstâncias relevantes conforme passo a descrever.

2.3.6. Quanto à ocorrência de o sistema do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB) não registrar, na data do voo, a interdição da aeronave, é impossível não se considerar o fato de que a aeronave foi interditada por ter sido observada em flagrante delito conforme descrito no relatório e que o piloto da aeronave, Sr. Claudio Luiz Faccio assinou o auto de interdição (SEI 1964491), fato esse não contestado em nenhum momento deste processo. É razoável que haja um lapso temporal entre uma ação em campo e a atualização dos sistemas da Agência. Tal conjuntura só seria relevante se, de alguma forma, o operador alegasse que não tinha conhecimento da interdição da aeronave e que operou de boa-fé, o que nada nos autos indica que é o caso do presente processo. Além disso, nota-se que apenas em 9/6/2016 a interessada buscou a ANAC para a remoção de tal interdição, conforme consta nos autos do processo 00058.062823/2016-39.

2.3.7. Por outro lado, quanto à questão de serviços de manutenção fora de sede avisados à ANAC, o pedido não deixa clara a relação desse fato com a inadequabilidade da sanção. Tal manutenção ocorreu porque, além do transporte irregular de passageiros que resultou na interdição da aeronave, a fiscalização da ANAC encontrou outras duas irregularidades referentes a instalação/aprovação de alguns equipamentos, conforme consta na Notificação de Condição Irregular de Aeronave (NCIA) SEI 1964490. Tais irregularidades, se não corrigidas em cinco dias, levariam à suspensão do CA da aeronave por esse motivo particular. Não há que se confundir ambas as irregularidades, que são distintas. O presente processo se refere a voo realizado após interdição da aeronave por transporte aéreo remunerado irregular, conforme Auto de Interdição SEI 1964491. A correção das irregularidades descritas na NCIA SEI 1964490 foram aceitas pela ANAC no processo 00066.024126/2016-81.

2.3.8. Por fim, destaco que a Agência trabalha para impulsionar uma modelagem regulatória de caráter responsivo, em que o histórico de comportamento do regulado e os riscos envolvidos de cada atividade nortearão na escolha de instrumentos regulatórios diversificados. Espera-se, com essa estratégia dinâmica de resposta, incentivar o comportamento colaborativo dos regulados e, conseqüentemente, promover o alcance da desejada conformidade regulatória.

2.3.9. Conforme levantamento realizado pela Assessoria de Julgamento de Autos em Segunda Instância (ASJIN), restou claro que a interessada se caracterizava como um agente descumpridor de regras regulatórias (SEI 6504456). Ademais, aponta-se que conforme Decisão nº. 435, de 8/10/2021, a empresa teve sua autorização para explorar serviços aéreos cassada, em decorrência da gravidade de outros fatos apurados no processo 00058.039252/2018-09.

2.3.10. Nesse sentido reforço a recomendação já feita por este Colegiado em outros casos semelhantes de que as instâncias julgadoras da Agência considerem, em porvindouros julgamentos, todo o histórico de autos de infrações lavrados em desfavor dos autuados, adotando, se for o caso, as sanções mais austeras da pirâmide de enforcement da Agência.

3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, **VOTO** pelo **NÃO CONHECIMENTO** do pedido de revisão (SEI 6277631) apresentado pela Helijet Táxi Aéreo e Serviços Aéreos Especializados LTDA, tendo em vista inexistência de fatos novos ou circunstâncias relevantes que justifiquem a inadequação da sanção aplicada, nos termos do art. 65 da Lei 9.784/1999, mantendo-se, portanto, a Decisão de Primeira Instância (SEI 6128083).

É como voto.

RICARDO BISINOTTO CATANANT

Diretor - Relator



Documento assinado eletronicamente por **Ricardo Bisinotto Catanant, Diretor**, em 10/01/2022, às 13:35, 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 **6592014** e o código CRC **E7C74408**.

SEI nº 6592014