



0 0 2 4 7 1 6 2 3 2 0 1 4 4 0 1 3 4 0 0

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA PRIMEIRA REGIÃO
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

Processo Nº 0024716-23.2014.4.01.3400 - 20ª VARA FEDERAL
Nº de registro e-CVD 00105.2014.00203400.1.00224/00033

PROCESSO Nº: 24716-23.2014.4.01.3400

CLASSE : 1900 – AÇÃO ORDINÁRIA/OUTRAS

AUTORA : FRETAX TÁXI AÉREO LTDA

RÉ : AGÊNCIA ANCAIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC

DECISÃO

Trata-se de Ação Ordinária, com pedido de antecipação de tutela, em que a Autora objetiva: (i) concessão de efeito suspensivo de invalidação de todos os atos e decisões administrativas de seus processos existentes na ANAC; (ii) determinar que a ANAC se abstenha de promover atos ou decisões administrativos futuros, que possam por em risco a sobrevivência da FRETAX – como a definitiva revogação da sua portaria jurídica – sob pena de multa cominatória diária a ser arbitrada por este Juízo em caso de descumprimento integral da medida, garantindo, dessa forma, a condição de trabalho e possibilitando o cumprimento do contrato com o Exército Brasileiro, evitando, também, a adoção de novas medidas arbitrárias, ilegais e abusivas em seu desfavor.

Alega, em síntese, que: **1)** por questão de logística, resolveu criar uma base principal na Região Norte. Para tanto, em 12/7/2012, protocolizou na ANAC solicitação de mudança de endereço da base operacional principal de São Paulo para Belém-PA; **2)** em função desta solicitação, sofreu auditoria/inspeção operacional para verificar a sua situação; **3)** após a primeira vistoria, a ANAC encaminhou relatório de não conformidades (denominado FOP 109)

Documento assinado digitalmente pelo(a) JUÍZA FEDERAL ADVERCI RATES MENDES DE ABREU em 20/05/2014, com base na Lei 11.419 de 19/12/2006.

A autenticidade deste poderá ser verificada em <http://www.trf1.jus.br/autenticidade>, mediante código 39146423400255.



0 0 2 4 7 1 6 2 3 2 0 1 4 4 0 1 3 4 0 0

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA PRIMEIRA REGIÃO
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

Processo Nº 0024716-23.2014.4.01.3400 - 20ª VARA FEDERAL
Nº de registro e-CVD 00105.2014.00203400.1.00224/00033

contendo 58 itens que não estavam de acordo com as normas de aviação civil , exigindo a sua correção em prazo exíguo de três dias para 29 não conformidades e 15 dias para as restantes, sob pena de suspensão do Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo CHETA como medida cautelar; **4)** em 05/4/2013, foi realizada outra vistoria, dessa vez de aeronavegabilidade na Base Operacional de Belém, que constatou 37 não conformidades com prazo de resposta imediato; **5)** a ré enviou o FOP 109 nº 156/2013, contendo 16 itens solucionados e 21 itens em aberto, que resultou em uma decisão da ré para encaminhamento de um novo Manual Geral de Manutenção – MGM, devido às não conformidades encontradas; **6)** após a suspensão cautelar do CHETA, no mesmo dia apresentou à ANAC um Plano de Ação Corretiva (PAC) para sanar as deficiências apontadas no relatório de vistoria operacional, solicitando, formalmente, mediante reunião e aceito pela ré através de um Termo de Ajustamento de Conduta – TAC a revogação da suspensão cautelar, concedendo um prazo de sessenta dias para resolver as não conformidades; **7)** entregou a última pendência das não conformidades em 05/4/2013, sendo que a Ré, em 23/5/2013, considerou cumpridas quase 95% das pendências e incluiu novos questionamentos em 03 itens faltantes que não eram graves e não diziam respeito à segurança operacional ou de aeronavegabilidade; **8)** ainda assim, a FRETAX não obteve a suspensão da revogação até a presente data; **9)** interpôs, sem sucesso, recurso administrativo; **10)** os atos da ANAC colocam em risco o único contrato comercial ainda em vigor da FRETAX com o Exército Brasileiro.

Sustenta que em todos os atos praticados pela Ré foi cerceado o seu direito de defesa e contraditório.

Instada a se manifestar, a ANAC defendeu a inépcia da inicial, pois a autora não especifica quais processos/decisões/atos da ANAC pretende invalidar.

É o relatório. **Passo a decidir.**



00247162320144013400

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA PRIMEIRA REGIÃO
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

Processo Nº 0024716-23.2014.4.01.3400 - 20ª VARA FEDERAL
Nº de registro e-CVD 00105.2014.00203400.1.00224/00033

Para a concessão da antecipação de tutela é necessária a presença concomitante de dois requisitos: a verossimilhança das alegações (*fumus boni iuris*), e o fundado receio de dano irreparável e de difícil reparação (*periculum in mora*).

No caso em tela, verifico a presença dos dois requisitos.

Primeiramente, é inconteste que a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC detém, por dever institucional, a atividade de regulação técnica das empresas de táxi aéreo, a fim de garantir a segurança dos passageiros e usuários, adotando para isso regulamentos que tratam sobre a certificação e fiscalização das empresas que operam em tal segmento. Isto decorre da necessidade de que essas operações aéreas cumpram rígidos requisitos de segurança e de treinamento de mão de obra.

Por outro lado, compete à Agência, no exercício do seu poder/dever, não avançar desarrazoadamente sobre os direitos constitucionais de seus fiscalizados, no que diz respeito, principalmente, ao direito do contraditório, da livre iniciativa, da valorização do trabalho humano garantindo a respeitando os princípios que regem a ordem econômica.

Nesse contexto, observa-se que a Agência, a fim de atender à solicitação de alteração da base principal, realizou por meio de seus auditores, nos dias 30 e 31 de janeiro, inspeção na sede da empresa autora em Belém/PA, detectando a existência de 58 não-conformidades operacionais.

No decorrer do processo de regularização das inconformidades pela empresa autora, restaram apenas 3 inconformidades a serem sanadas, segundo o FOP 109 nº 26/2013/GVAG-SP/SSO/UR/SP. Vejamos.

NÃO-CONFORMIDADES				
ITEM	REQUISITO	NÃO-CONFORMIDADE	PRAZO	SITUAÇÃO

Documento assinado digitalmente pelo(a) JUÍZA FEDERAL ADVERCI RATES MENDES DE ABREU em 20/05/2014, com base na Lei 11.419 de 19/12/2006.

A autenticidade deste poderá ser verificada em <http://www.trf1.jus.br/autenticidade>, mediante código 39146423400255.



00247162320144013400

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA PRIMEIRA REGIÃO
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

Processo Nº 0024716-23.2014.4.01.3400 - 20ª VARA FEDERAL
Nº de registro e-CVD 00105.2014.00203400.1.00224/00033

0a	RBAC 135.343	<p>Desde a apresentação da última lista de treinamentos válidos, alguns treinamentos venceram, como os treinamentos de emergências gerais de Zerloti e Musardo (NRT 3/CCJ/2012) e de Clodonei (NRT 2/CCJ/2012).</p> <p>Sugere-se para demonstração deste item, em conjunto com o item 15, a elaboração de tabela demonstrando, para cada tripulante, a NRT que evidencia o cumprimento dos requisitos de treinamento aplicáveis (135.329, 135.331, 135.345, 135.347, 135503 etc.) bem como as SAEs para os exames aplicáveis (135.293, 135.297 e 135.299).</p>	15 dias	Em aberto
15	RBAC 135.244 RBAC 135.299	<p>Pelas últimas comunicações da empresa, ainda havia tripulantes sem o exame em rota e sem previsão para realização deste exame. Por exemplo, Rubens Neves (122162), que é listado como um tripulante que estaria, à época, aguardando INSPAC para realização de cheque, não possuía SAE para exame em rota nos últimos 12 meses.</p> <p>Sugere-se, como para o item 0a, a elaboração de tabela demonstrando, para cada tripulante, a NRT que evidencia o cumprimento dos requisitos de treinamento aplicáveis (135.329, 135.331, 135.345, 135.347, 135503 etc.) bem como as SAEs para os exames aplicáveis (135.293, 135.297 e 135.299).</p>	15 dias	Em aberto
21	RBAC 135.79	<p>Como listado entre as não-conformidades da análise do MGO, a folha de acompanhamento não possui todas as informações requeridas para um plano de voo visual – que inclui POB (pessoas a bordo)</p>	15 dias	Em aberto

Segundo a ANAC, as não-conformidades detectadas vão de encontro ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBCA nº 135.

Os itens 0a e 15 correspondem a infrações quanto aos treinamentos e exames tratados nos itens 343, 244 e 299 da RBCA nº 135:

Documento assinado digitalmente pelo(a) JUÍZA FEDERAL ADVERCI RATES MENDES DE ABREU em 20/05/2014, com base na Lei 11.419 de 19/12/2006.

A autenticidade deste poderá ser verificada em <http://www.trf1.jus.br/autenticidade>, mediante código 39146423400255.



0 0 2 4 7 1 6 2 3 2 0 1 4 4 0 1 3 4 0 0

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA PRIMEIRA REGIÃO
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

Processo Nº 0024716-23.2014.4.01.3400 - 20ª VARA FEDERAL
Nº de registro e-CVD 00105.2014.00203400.1.00224/00033

135.343 *Requisitos de treinamento inicial e periódico para tripulantes*

Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como tripulante em operação segundo este regulamento, a menos que esse tripulante tenha completado, dentro dos 12 meses calendários que precedem essa operação, as apropriadas fases do programa de treinamento inicial ou periódico estabelecido para o tipo de função que a pessoa vai executar. Esta seção não se aplica a detentores de certificado que utilizam apenas aviões monomotores com motor convencional em suas operações, a menos que de outro modo estabelecido pela ANAC.

135.244 *Experiência operacional: piloto em comando*

(a) Nenhum detentor de certificado pode empregar um a pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de uma aeronave em operações complementares como definidas no RBAC 119, a menos que essa pessoa, antes de ser designada piloto em comando, tenha completado no tipo e modelo básico da aeronave e no posto de trabalho de piloto em comando, a seguinte experiência operacional em cada tipo e modelo básico de aeronave a ser voada:

- (1) aeronave monomotora - 10 horas;*
- (2) aeronave multimotora, com motores convencionais - 15 horas;*
- (3) aeronave multimotora com motores a turbina (exceto aviões a reação) - 20 horas; e*
- (4) aviões a reação - 25 horas.*

(b) Na aquisição de experiência operacional, cada pessoa deve atender ao seguinte:

(1) a experiência operacional deve ser adquirida após concluir com aproveitamento o apropriado programa de treinamento de solo e de voo para a aeronave e para a função a ser exercida a bordo. Provisões aprovadas para aquisição de experiência operacional devem ser incluídas no programa de treinamento do detentor de certificado;

(2) a experiência deve ser adquirida em voo durante operações complementares transportando passageiros conduzidas segundo este regulamento. Entretanto, no caso de aeronave não previamente aprovada para utilização pelo detentor de certificado, a experiência operacional adquirida em vôos de traslado ou em vôos de avaliação operacional da aeronave pode ser considerada para os propósitos desta seção;

(3) cada pessoa deve adquirir experiência operacional desempenhando as funções de piloto em comando sob a supervisão de um piloto instrutor qualificado; e

(4) as horas de experiência operacional podem ser reduzidas, não mais que 50% das horas requeridas por esta seção, pela substituição de cada hora de voo por 1 pouso e 1 decolagem.

(c) As provisões dos parágrafos (a) e (b) desta seção aplicam-se, também, às operações por demanda conduzidas em aviões a reação ou em aeronaves multimotoras com configuração para passageiros igual ou superior a 10 assentos.

(d) Nenhum detentor de certificado pode empregar uma pessoa e ninguém pode trabalhar como piloto em comando de aeronaves não citadas no parágrafo (c) desta seção em operações por demanda, a menos que essa pessoa tenha completado a experiência



0 0 2 4 7 1 6 2 3 2 0 1 4 4 0 1 3 4 0 0

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA PRIMEIRA REGIÃO
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

Processo Nº 0024716-23.2014.4.01.3400 - 20ª VARA FEDERAL
Nº de registro e-CVD 00105.2014.00203400.1.00224/00033

operacional abaixo. Essa experiência deve ser adquirida de acordo com o parágrafo (b) desta seção, exceto quanto ao tipo de operação referido no subparágrafo (b)(2):

- (1) aeronave monomotora - 5 horas;
- (2) aeronave multimotora com motores convencionais - 10 horas; e
- (3) aeronave multimotora com motores a turbina – 15 horas.

135.299 *Piloto em comando: exames em rota e em aeródromos*

(a) Nenhum detentor de certificado pode utilizar um piloto e ninguém pode trabalhar como piloto de um voo, a menos que, dentro dos 12 meses calendáricos precedendo esse voo, esse piloto tenha sido aprovado em um exame em voo em um dos tipos de aeronave voada por ele. O exame em voo deve:

- (1) ser aplicado por um INSPAC ou por um piloto examinador credenciado;*
 - (2) consistir de pelo menos um voo sobre um segmento de rota;*
 - (3) incluir pousos e decolagens em um ou mais aeródromos representativos. Em adição aos requisitos deste parágrafo, se o piloto for autorizado a conduzir operações IFR, pelo menos um voo deve ser voado em aerovia, em rota aprovada fora de aerovia, ou em rota parte dentro parte fora de aerovia; e*
 - (4) ser conduzido no mínimo 4 e no máximo 8 meses calendáricos após o mês calendárico em que foi conduzida a última verificação de proficiência prevista na seção 135.297 deste regulamento.*
- (b) O piloto examinador deve determinar se o piloto sendo examinado executa satisfatoriamente as obrigações e responsabilidades de um piloto em comando conduzindo operações segundo este regulamento e deve lançar os resultados do exame nos registros do piloto.*
- (c) O detentor de certificado deve estabelecer, no manual requerido pela seção 135.21 deste regulamento, os procedimentos que irão assegurar que cada piloto, que não tenha voado em uma rota ou para um aeródromo dentro dos 90 dias precedentes, antes de decolar familiarize-se com todas as informações requeridas para a condução segura do voo.*

Quanto a esse tópico, a autora respondeu:

“Todos os dados referidos pelo INSPAC da ré no tocante ao treinamento das tribulações, proficiência elevação de nível, etc., devem ser apresentados à ANAC pela autora, pra que sejam aprovados.

Ora, se todos os pilotos da autora chegaram ao nível de comandante sem



0 0 2 4 7 1 6 2 3 2 0 1 4 4 0 1 3 4 0 0

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA PRIMEIRA REGIÃO
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

Processo Nº 0024716-23.2014.4.01.3400 - 20ª VARA FEDERAL
Nº de registro e-CVD 00105.2014.00203400.1.00224/00033

realizar “experiência operacional de exame em rota”, como voaram até então, senão com autorização da própria ré?

O cheque (exame) exigido pela ré, na IAC 135-1002, é o cheque legal, seguido à risca pela autora.

No mais, seriam tais falhas pertinentes a todos os pilotos da autora ou seria um ou outro caso isolado? Eis mais um item a ser desconsiderado. É bom destacar: a autora cumpria à risca com o que determinava o Ofício Circular nº 03/2011/GVAG/GGA/SSO da ré quanto aos requisitos de treinamento, que corroboravam suas práticas.”

Por sua vez, o item 21 corresponde a infrações atinentes às informações requeridas para um plano de vôo visual, tratadas no item 79 da RBCA nº 135:

135.79 Requisitos de localização de vôo

(a) Cada detentor de certificado deve ter procedimentos estabelecidos para localizar cada um de seus vôos de modo que:

(1) forneça ao detentor de certificado pelo menos as informações requeridas para um Plano de Vôo (PLN) Visual;

(2) permita fornecer, em tempo útil, notificação para uma estação de busca e salvamento se a aeronave estiver atrasada ou desaparecida; e

(3) forneça para o detentor de certificado a localidade, data e tempo estimado para restabelecer comunicações rádio ou telefone, se o vôo estiver sendo operado em área onde as comunicações não podem ser mantidas.

(b) As informações de localização de vôo devem ser mantidas no escritório administrativo principal do detentor de certificado, ou em qualquer outro local designado pelo detentor de certificado nos procedimentos de localização de vôo, até o término do vôo.

(c) Cada detentor de certificado deve fornecer ao INSPAC encarregado de seu controle uma cópia de seu procedimento para localização de vôo e de suas modificações e adições, a menos que tais procedimentos estejam incluídos no manual requerido por este regulamento.

(d) Cada detentor de certificado deve designar, em seu manual ou nos procedimentos referidos no parágrafo (c) desta seção, as pessoas responsáveis pela execução dos procedimentos requeridos por esta seção.

E quanto a esse último tópico a autora respondeu:



0 0 2 4 7 1 6 2 3 2 0 1 4 4 0 1 3 4 0 0

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA PRIMEIRA REGIÃO
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

Processo Nº 0024716-23.2014.4.01.3400 - 20ª VARA FEDERAL
Nº de registro e-CVD 00105.2014.00203400.1.00224/00033

“A ré alude que a autora não se utilizava dos formulários para localização de vôos previstos no Manual Geral de Operações.

Contudo, os acompanhamentos dos vôos eram feitos pela autora seguindo a instrução contida no RBAC 135.79(b), por meio de um quadro de acompanhamento, pois neste caso, a folha era apenas um demonstrativo. Portanto, uma não conformidade a menos.”

Da análise do acima exposto, pautando pelo princípio da razoabilidade e proporcionalidade, entendo, a fim de não desrespeitar a função fiscalizadora da ANAC, que deva ocorrer apenas o afastamento/suspensão dos tripulantes apontados nas inconformidades contidas nos itens 0a e 15 do FOP 109 nº 26/2013/GVAG-SP/SSO/UR/SP, até que esses cumpram os treinamentos e exames necessários. Sem que para isso haja a interrupção de serviços de toda a empresa, comprometendo, assim, a sua existência.

No tocante ao item 21 do FOP 109 nº 26/2013, não há evidência do descumprimento das normas contidas no item 79 da RBCA nº 135, tendo em vista que o referido item trata apenas de aspectos que propiciam a rápida localização de aparelho quando em vôo visual (fora da aerovia). O referido item não pormenoriza a necessária informação do POB (pessoas a bordo), como aduz a Ré. Portanto, nesse primeiro momento, verifico que a suposta não conformidade trazida pelo item 21 não se apresenta como risco à aeronavegabilidade dos aparelhos, sendo, portanto, igualmente não hábil a justificar a suspensão das atividades da autora.

Analiso, por fim, a alegação da autora quanto à ausência do contraditório.

A Ré fundamentou a denegação do direito do contraditório e ampla defesa no artigo 45 da Lei 9.784/99, que dispõe:

“Art. 45. Em caso de risco iminente, a Administração Pública poderá motivadamente adotar providências acauteladoras sem a prévia manifestação do interessado.”



0 0 2 4 7 1 6 2 3 2 0 1 4 4 0 1 3 4 0 0

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA PRIMEIRA REGIÃO
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

Processo Nº 0024716-23.2014.4.01.3400 - 20ª VARA FEDERAL
Nº de registro e-CVD 00105.2014.00203400.1.00224/00033

Como base no referido artigo, a Ré aduziu:

“Convém ressaltar ainda que a Resolução ANAC nº 25, de 25/04/2008 dispõe unicamente “sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC”, não sendo aplicável ao caso, tendo em vista que a suspensão ou mesmo o cancelamento da autorização para operar no caso não decorre de decisão sancionatória. A suspensão teve caráter cautelar, em razão da gravidade das inconformidades verificadas, conforme autoriza o art. 45 da Lei 9.784/99, que dispensa prévia manifestação do interessado. A autuação de processos administrativos sancionatórios, para apuração de infrações cometidas e aplicação de penalidades (que podem variar de multa, suspensão, cassação etc.), ocorre a partir da lavratura de autos de infração que individualizam as irregularidades. Tornar-se a diferenciar a suspensão como medida cautelar adotada com base no art. 45, LPA, que vigora até que a sociedade regulada demonstre ter corrigido as inconformidades verificadas; da suspensão como penalidade, prevista no art. 60 da Instrução Normativa nº 8, de 2009, da ANAC, aplicada com prazo determinado, independentemente de a sociedade regulada sanar antecipadamente as irregularidades.”

Ora, conforme já foram analisados, os itens (não-conformidades) remanescentes da vistoria aplicada pela Agência à autora, não representam riscos iminentes à integridade dos passageiros, tripulantes e pessoas em solo, de maneira a legitimar a adoção do artigo acima em destaque e afastar da Autora o direito à defesa assegurada na Resolução ANAC nº 25, de 25/4/2008, que dispõe sobre processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da ANAC.

Nesse mesmo sentido, tendo em vista a informação contida no Ofício nº 321/2014/GEOS/SER/ANAC, que terminantemente proíbe a autora de operar, não vejo, ainda, como reconhecer a ausência do caráter sancionatório, uma vez que não restou demonstrada a gravidade das três inconformidades em aberto.

Assim, nesses termos, verifico, nesse exame perfunctório, que merece acolhida a pretensão da autora.

No tocante ao requisito da necessidade emergencial do pedido, esse ressaí do risco de a empresa/autora perder o único contrato que ainda possui e assegura a manutenção de



0 0 2 4 7 1 6 2 3 2 0 1 4 4 0 1 3 4 0 0

PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA PRIMEIRA REGIÃO
SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

Processo Nº 0024716-23.2014.4.01.3400 - 20ª VARA FEDERAL
Nº de registro e-CVD 00105.2014.00203400.1.00224/00033

suas operações.

Face ao exposto, **DEFIRO o Pedido de Antecipação de Tutela**, determinando à Ré que suspenda os efeitos de todos os atos e decisões administrativas de processo existentes na ANAC em desfavor da autora; bem como que se abstenha de promover novos atos ou decisões administrativos que possam por em risco a sobrevivência da FRETAX.

Cite-se.

Intimem-se, com urgência.

Brasília (DF), data abaixo.

ADVERCI RATES MENDES DE ABREU
Juíza Federal da 20ª Vara do DF