

EMENDA Nº 438

Com base no art. 7º do Regulamento Interno da Comissão, dê-se a seguinte redação aos arts. 337, inciso II, 350, inciso III, e 356 do anteprojeto:

REDAÇÃO RELATORA

Art. 337. Para os fins deste Código, considera-se:

...

II - antecedente: registro de sanção administrativa imposta pela autoridade competente, precedente no tempo em prazo não superior a 1 (um) ano, contado do trânsito em julgado administrativo do procedimento para apuração de infração até a data do cometimento da nova infração, excluído o caso de reincidência específica;

...

Art. 350. O valor base da multa será acrescido dos percentuais abaixo, caso incidam as seguintes circunstâncias agravantes:

...

III - 2% (dois por cento) para cada caso de antecedente, até o limite de 10% (dez por cento);

...

Art. 356. A sanção de caducidade será aplicada nas hipóteses previstas neste Código ou em regulamento, bem como quando os antecedentes do infrator demonstrarem a ineficácia de outra sanção menos gravosa.

REDAÇÃO PROPOSTA

Art. 337. Para os fins deste Código, considera-se:

...

II - antecedente: registro de sanção administrativa imposta pela autoridade competente, no mesmo aeroporto, independentemente do titular da exploração do aeródromo, precedente no tempo em prazo não superior a 1 (um) ano, contado do trânsito em julgado administrativo do procedimento para apuração de infração até a data do cometimento da nova infração, excluído o caso de reincidência específica;

...

Art. 350. O valor base da multa será acrescido dos percentuais abaixo, caso incidam as seguintes circunstâncias agravantes:

...

III - 2% (dois por cento) para cada caso de antecedente, desde que a penalidade tenha sido aplicada ao mesmo aeroporto em que ocorreu a infração, até o limite de 10% (dez por cento);

...

Art. 356. A sanção de caducidade será aplicada nas hipóteses previstas neste Código ou em regulamento, bem como quando os antecedentes do aeroporto em que ocorreu a infração demonstrarem a ineficácia de outra sanção menos gravosa.

Justificativa:

Nas sanções a ser aplicadas aos operadores de aeródromo, a consideração de antecedente para atenuar eventual “penalidade” deve se referir a fato infracional ocorrido no mesmo aeroporto em que ocorrera o fato objeto do processo sancionador.

De início, destaca-se que em Direito Sancionador (assim como no Tributário, no Penal) a interpretação da norma deve ser restritiva, em homenagem ao princípio da tipicidade e da legalidade estrita, corolários do Estado Democrático de Direito e ao princípio maior do Direito, o da segurança jurídica.

Segundo a legislação de regência, RBAC 153, Operador de aeródromo é toda pessoa natural ou jurídica que administre, explore, mantenha e preste serviços em aeródromo de uso público ou privado, próprio ou não, com ou sem fins lucrativos.

O operador, portanto, se traduz na relação de uma pessoa com um aeroporto. Neste contexto, o conceito de operador é ligado ao aeroporto fisicamente considerado.

O que a legislação busca beneficiar é a não repetição, num lapso temporal, do ato infracional por determinada pessoa. Nem de longe se tenta defender que a Infraero é mais de uma pessoa jurídica. Não obstante, tendo o conceito de operador de aeródromo e a intenção de punir a não correção de falhas ante a legislação da aviação civil, não se pode admitir que o erro em relação a uma operação aeroportuária tenha o condão de majorar eventual punição aplicada a outra operação aeroportuária.

Tal fato escapa à intenção da norma que trata da atenuante. Isto porque a operação de um aeroporto, embora orientada pela mesma pessoa jurídica (Infraero), não se liga materialmente à operação de outro aeroporto, administrada e operacionalizada por corpo técnico distinto. Assim, quando um administrador aeroportuário falha (Porto Alegre, por exemplo), não significa que aquela falha pode ser imputada a todas as outras administrações aeroportuárias levadas a cabo pela Infraero.

Admitir o contrário é dar caráter meramente punitivo e arrecadatório a uma norma que – nisto acredito que todos concordamos – tem caráter eminentemente educativo e preventivo. Seria também, no atual cenário da política da aviação nacional, cometer séria ofensa ao princípio da igualdade. Tomemos por exemplo a sociedade “Inframerica” que, conforme seu próprio **website**, administra os aeroportos de Brasília e de Natal (www.inframerica.aero). Entretanto, por constituir pessoa jurídica distinta para cada aeroporto, não é considerada a mesma “pessoa” no momento de eventual análise de sua reincidência. Não obstante, não se nega que pertencem ao mesmo grupo econômico. Por razões políticas, a Infraero constitui-se em uma Administração Aeroportuária Sede e várias Administrações Aeroportuárias locais, sendo, do ponto de vista jurídico positivo, uma única pessoa jurídica. Tal situação jurídica, entretanto, não muda o fato de que, na prática, a sistemática de funcionamento das empresas é a mesma, ficando a parte de gestão empresarial concentrada da Administração Aeroportuária Sede e a parte operacional, universo em que se dá a infração aqui discutida, no âmbito de cada Administração Aeroportuária Local.

Não se pode admitir que o erro em relação a uma operação aeroportuária tenha o condão de majorar eventual punição aplicada a outra operação aeroportuária.

Tal fato escapa à intenção da norma que trata da atenuante. Isto porque a operação de um aeroporto, embora orientada pela mesma pessoa jurídica (Infraero), não se liga materialmente à operação de outro aeroporto, administrada e operacionalizada por corpo técnico distinto. Assim, quando um administrador aeroportuário falha (Porto Alegre, por exemplo), não significa que aquela falha pode ser imputada a todas as outras administrações aeroportuárias levadas a cabo pela Infraero.

Admitir o contrário é dar caráter meramente punitivo e arrecadatório a uma norma que – nisto acredito que todos concordamos – tem caráter eminentemente educativo e preventivo. Seria também, no atual cenário da política da aviação nacional, cometer séria ofensa ao princípio da igualdade. Tomemos por exemplo a sociedade “Inframerica” que, conforme seu próprio **website**, administra os aeroportos de Brasília e de Natal (www.inframerica.aero). Entretanto, por constituir pessoa jurídica distinta para cada aeroporto, não é considerada a mesma “pessoa” no momento de eventual análise de sua reincidência. Não obstante, não se nega que pertencem ao mesmo grupo econômico. Por razões políticas, a Infraero constituiu-se em uma Administração Aeroportuária Sede e várias Administrações Aeroportuárias locais, sendo, do ponto de vista jurídico positivo, uma única pessoa jurídica. Tal situação jurídica, entretanto, não muda o fato de que, na prática, a sistemática de funcionamento das empresas é a mesma, ficando a parte de gestão empresarial concentrada da Administração Aeroportuária Sede e a parte operacional, universo em que se dá a infração aqui discutida, no âmbito de cada Administração Aeroportuária Local.

TÉRCIO IVAN DE BARROS