



**PARECER Nº** 1333/2019/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO Nº** 00065.024559/2018-16  
**INTERESSADO:** AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA

**PROPOSTA DE DECISÃO DE SEGUNDA INSTÂNCIA – ASJIN**

**Infração:** Operar aeronave que não cumpre com os requisitos de uma Diretriz de Aeronavegabilidade - AD vencida.

**Enquadramento:** alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 91.403(a) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91 c/c itens 39.7 e 39.9 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 39

**Datas das 46 infrações:** período de 29/04/2015 a 30/05/2015

**Auto de infração:** 004791/2018

**Crédito de multa:** 667914195

**Proponente:** Daniella da Silva Macedo Guerreiro - Especialista em Regulação de Aviação Civil - SIAPE 1650801

**INTRODUÇÃO**

1. No Relatório de Fiscalização (SEI nº 1813761) foi informado:

Durante auditoria de acompanhamento de aeronavegabilidade realizada na empresa AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA, por equipe da GTAR/RJ, no período de 02 a 05/10/2017, foi verificada a seguinte não conformidade relacionada à aeronave PP-ATZ, presente no item 1.7 do Ofício nº 2699(SEI)/2017 /RJ/GTAR / GAEM / GGAC / SAR-ANAC (SEI 1136898), com o seguinte texto:

“Não foi apresentado registro de cumprimento ou não aplicabilidade das seguintes diretrizes de aeronavegabilidade da aeronave PP-ATZ: AD 81-17-01, AD 88-26-01R2, AD 90-17-01, AD 94-15-08, AD 95-06-03, AD 95-11-09, AD 95-23-05, AD 95-26-04, AD 96-09-29, AD 97-02-14, AD 99-02-02. Essas diretrizes de aeronavegabilidade não encontram-se no mapa de controle de diretrizes da aeronave PP-ATZ.”

Com relação à diretriz de aeronavegabilidade AD 88-26-01R2 (Anexo I), foi demonstrado pela empresa o cumprimento em 12/02/2014 pela empresa NAT, estando a aeronave com 2700 horas (Anexo II), e posteriormente, pela empresa HELIMAR em 01/06/2015, estando a aeronave com 3231,4 horas (Anexo III). Tendo em vista que a diretriz é repetitiva a cada 500 horas, o vencimento ocorreu com 3200 horas, e sendo assim, ficou 31,4 horas vencida. Neste período, foram realizados 46 voos, com os registros nas páginas 275 a 281 do diário de bordo 08/PPATZ/2015 (Anexo IV), abaixo discriminados:

Página 275 (5 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
29/04/2015	SDRE	SDRE	10:00	10:05	10:55	11:00
02/05/2015	SDRE	SDRE	10:00	10:05	12:00	12:06
02/05/2015	SDRE	SDRE	13:00	13:05	13:25	13:30
04/05/2015	SDRE	SBJR	10:00	10:05	10:15	10:20
04/05/2015	SBJR	SDRE	11:10	11:15	11:50	11:55

Página 276 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
04/05/2015	SDRE	SDRE	15:00	15:02	15:57	16:00
06/05/2015	SDRE	SBJR	08:30	08:35	08:45	08:50
06/05/2015	SBJR	SDRE	09:30	09:35	10:05	10:10
06/05/2015	SDRE	SDRE	11:00	11:05	11:55	12:00
06/05/2015	SDRE	SBJR	14:30	14:35	14:45	14:50
06/05/2015	SBJR	SDRE	15:30	15:35	16:05	16:10
08/05/2015	SDRE	SDRE	08:20	08:22	09:18	09:20
09/05/2015	SDRE	SDRE	08:18	08:25	09:05	09:10

Página 277 (7 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
----	----	----	----	----	----	----
13/05/2015	SDRE	SBJR	08:30	08:32	08:40	08:42
13/05/2015	SBJR	SDRE	09:00	09:02	09:46	09:48
13/05/2015	SDRE	SDRE	10:30	10:35	11:25	11:30
13/05/2015	SDRE	SBJR	16:00	16:05	16:16	16:21
13/05/2015	SBJR	SDRE	16:40	16:45	17:25	17:30
14/05/2015	SDRE	SBCB	09:00	09:05	10:27	10:32
14/05/2015	SBCB	SDRE	11:20	11:25	12:39	12:44

Página 278 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
14/05/2015	SDRE	SDRE	13:00	13:02	13:38	13:40
15/05/2015	SDRE	SBJR	08:30	08:35	08:45	08:50
15/05/2015	SBJR	SDRE	09:30	09:35	10:05	10:10
15/05/2015	SDRE	SDRE	11:00	11:05	11:55	12:00
15/05/2015	SDRE	SDRE	15:30	15:35	16:25	16:30
19/05/2015	SDRE	SDRE	16:00	16:05	17:05	17:10

20/05/2015	SDRE	SDRE	08:00	08:05	08:55	09:00
20/05/2015	SDRE	SBRJ	11:30	11:35	11:45	11:50

Página 279 (3 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
20/05/2015	SBJR	SDRE	12:20	12:25	12:55	13:00
20/05/2015	SDRE	SDRE	14:30	14:35	15:25	15:30
20/05/2015	SDRE	SDRE	16:00	16:05	16:55	17:00
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----
----	----	----	----	----	----	----

Página 280 (7 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
----	----	----	----	----	----	----
21/05/2015	SDRE	SDRE	08:55	09:00	09:30	09:35
21/05/2015	SDRE	SDRE	10:05	10:10	11:00	11:05
21/05/2015	SDRE	SDRE	14:30	14:35	15:25	15:30
22/05/2015	SDRE	SDRE	11:30	11:35	12:30	12:35
22/05/2015	SDRE	SDRE	13:10	13:15	14:05	14:10
22/05/2015	SDRE	SDRE	16:00	16:05	16:25	16:30
25/05/2015	SDRE	SDRE	10:00	10:05	10:55	11:00

Página 281 (8 voos):

Data	De	Para	Part-Z	Dec-Z	Pouso-Z	Corte-Z
26/05/2015	SDRE	SDRE	14:30	14:35	15:40	15:45
27/05/2015	SDRE	SDRE	10:00	10:05	11:00	11:05
27/05/2015	SDRE	SDRE	11:00	11:05	12:10	12:15
27/05/2015	SDRE	SDRE	14:30	14:35	15:30	15:35

28/05/2015	SDRE	SDRE	09:00	09:05	09:35	09:40
29/05/2015	SDRE	SDRE	13:00	13:05	13:55	14:00
30/05/2015	SDRE	SDRE	12:00	12:05	13:00	13:05
30/05/2015	SDRE	SDRE	14:00	14:02	14:57	15:00

Considerando o exposto, conclui-se que para cada voo acima a empresa não observou as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação da aeronave (Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86), em desacordo com a seção 91.403(a) do RBHA 91 e em desacordo com os itens 39.7 e 39.9 do RBAC 39.

**Portanto, recomendo a emissão de 46 Autos de Infração capitulados no Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86, c/c seção 91.403(a) do RBHA 91 c/c seção 39.7 do RBAC 39.**

(...)

2. AD (Airworthiness Directive / Diretriz de Aeronavegabilidade) 88-26-01 R2 (SEI nº 1816243), que tem aplicabilidade prevista helicópteros do modelo R22 series, todos os números de série contendo *main rotor spindle* A158-1 e *journals* A106. O cumprimento da AD é requerido antes do próximo voo para todos os helicópteros com *spindles* com mais de 500 horas de tempo em serviço e para todos os helicópteros independentemente do tempo total em serviço que tenham experimentado um aumento inexplicado do nível de vibração do rotor principal, a menos que já tenha sido cumprido. Para aqueles helicópteros com *spindles* que tenham menos de 500 horas de tempo total em serviço, o cumprimento é requerido antes de atingir 500 horas de tempo total em serviço, a não ser que já tenha sido cumprido. Depois disso, devem ser realizadas inspeções repetitivas dos *spindles* e *journals* com o projeto original como especificado no parágrafo (f) da AD em intervalos que não excedam 50 horas de tempo em serviço desde a última inspeção, ou devem ser realizadas inspeções dos *spindles* e *journals* que tenham sido retrabalhados e substituídos como especificado nos parágrafos (b) e (c) da AD em intervalos que não excedam 500 horas de tempo em serviço a partir da última inspeção.

3. A diretriz informa que para prevenir falha do *spindle* do rotor principal, que pode resultar em perda subsequente do helicóptero, deve ser cumprido o estabelecido no parágrafo (a) da mesma. No parágrafo (a) da AD 88-26-01 R2 é estabelecido que devem ser removidas as pás do rotor principal, deve ser efetuada limpeza e inspeção por líquido penetrante em ambos os furos dos parafusos e superfícies adjacentes aos *spindles* A158-1. Se uma indicação de trinca for encontrada deve ser substituído o *spindle* por um componente aeronavegável que tenha sido retrabalhado de acordo com as instruções estabelecidas nos itens do parágrafo (a) da diretriz.

4. No parágrafo (b) da AD 88-26-01 R2 é estabelecido que se não forem encontrados defeitos na realização da inspeção requerida pelo parágrafo (a), ao menos que já tenha sido realizado anteriormente, deve ser retrabalhado o *spindle* A158-1 por *shot peening* (jato de granalhas) das superfícies que encontram com os *journals* A106, conforme requerido pelo parágrafo a(1) até (4) da diretriz. No parágrafo (c) da diretriz são estabelecidas a remoção e substituição de todos os *journals* A106 nas *coning* e *teeter hinges* (um total de seis por aeronave) com novo *journal* A106 Revisão 0 ou subsequente. No parágrafo (d) da AD 88-26-01 R2 é prevista ação para verificação de rugosidade no A159-1 *pitch bearing*. No parágrafo (e) da AD 88-26-01 R2 é previsto que depois de realizar o retrabalho no *spindle* A158-1 especificado no parágrafo (b) e a substituição do *journal* A106 especificada no parágrafo (c), devem ser reinstaladas as pás do rotor principal, ser certificado que as superfícies do *journal* e *spindle* estão limpas e secas antes da montagem, além de outros procedimentos.

5. No parágrafo (f) da AD 88-26-01 R2 é estabelecido que *spindles* (sem retrabalho) e com o projeto original podem ser utilizado de acordo com os procedimentos estabelecidos em tal parágrafo, que estabelece inspeções e retrabalho em intervalos que não excedam 50 horas de tempo em serviço.

6. Registro de serviço realizado que consta da página nº 085/151 da caderneta de célula nº 01/PPATZ/12 (SEI nº 1816259) em que consta informado o cumprimento da AD 88-26-01R2, na data de 12/02/2014, estando a aeronave com 2.700,00 h.

7. Registro de serviço realizado que consta da página nº 087/151 da caderneta de célula nº 01/PPATZ/12 (SEI nº 1816267) em que consta informado o cumprimento da AD 88-26-01 R2, na data de 01/06/2015, estando a aeronave com 3.231,4 h.

8. Páginas 275 a 281 do Diário de Bordo nº 08/PPATZ/2015 (SEI nº 1819796).

9. O Auto de Infração (AI) nº 004791/2018 (SEI nº 1838632) apresenta a seguinte descrição:

DESCRIÇÃO DA EMENTA: Operar aeronave que não cumpre com os requisitos de uma Diretriz de Aeronavegabilidade - AD vencida.

HISTÓRICO

Durante auditoria de acompanhamento de aeronavegabilidade realizada na empresa AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA. por equipe da GTAR/RJ, no período de 02 a 05/10/2017, foi verificada a seguinte não conformidade relacionada à aeronave PP-ATZ, presente no item 1.7 do Ofício nº 2699(SEI)/2017 /RJ/GTAR / GAEM / GGAC / SAR-ANAC (SEI 1136898), com o seguinte texto:

"Não foi apresentado registro de cumprimento ou não aplicabilidade das seguintes diretrizes de aeronavegabilidade da aeronave PP-ATZ: AD 81-17-01, AD 88-26-01R2, AD 90-17-01, AD 94-15-08, AD 95-06-03, AD 95-11-09, AD 95-23-05, AD 95-26-04, AD 96-09-29, AD 97-02-14, AD 99-02-02. Essas diretrizes de aeronavegabilidade não encontram-se no mapa de controle de

diretrizes da aeronave PP-ATZ."

Com relação à diretriz de aeronavegabilidade AD 88-26-01R2 (Anexo I), foi demonstrado pela empresa o cumprimento em 12/02/2014 pela empresa NAT, estando a aeronave com 2700 horas (Anexo II), e posteriormente, pela empresa HELIMAR em 01/06/2015, estando a aeronave com 3231,4 horas (Anexo III). Tendo em vista que a diretriz é repetitiva a cada 500 horas, o vencimento ocorreu com 3200 horas, e sendo assim, ficou 31,4 horas vencida. Neste período, foram realizados 46 voos, com os registros nas páginas 275 a 281 do diário de bordo 08/PPATZ/2015 (Anexo IV). Considerando o exposto, conclui-se que para cada voo a empresa não observou as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação da aeronave (Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86), em desacordo com a seção 91.403(a) do RBHA 91 e em desacordo com os itens 39.7 e 39.9 do RBAC 39.

#### CAPITULAÇÃO

Alínea (e) do inciso III do artigo 302 do(a) Lei 7565 de 19/12/1986 c/c Item 91.403(a) do(a) RBHA 91 de 22/04/2003 c/c Item 39.7(a) do(a) RBAC 39 de 02/03/2011

#### DADOS COMPLEMENTARES

Marcas da Aeronave: PPATZ

Data da Ocorrência: 29/04/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 10:05 - Hora de pouso (UTC): 10:55
Data da Ocorrência: 02/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 10:05 - Hora de pouso (UTC): 12:00
Data da Ocorrência: 02/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 13:05 - Hora de pouso (UTC): 13:25
Data da Ocorrência: 04/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBJR - Hora de decolagem (UTC): 10:05 - Hora de pouso (UTC): 10:15
Data da Ocorrência: 04/05/2015 - Aeroporto de origem: SBJR - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 11:15 - Hora de pouso (UTC): 11:50
Data da Ocorrência: 04/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 15:02 - Hora de pouso (UTC): 15:57
Data da Ocorrência: 06/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBJR - Hora de decolagem (UTC): 08:35 - Hora de pouso (UTC): 08:45
Data da Ocorrência: 06/05/2015 - Aeroporto de origem: SBJR - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 09:35 - Hora de pouso (UTC): 10:05
Data da Ocorrência: 06/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 11:05 - Hora de pouso (UTC): 11:55
Data da Ocorrência: 06/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBJR - Hora de decolagem (UTC): 14:35 - Hora de pouso (UTC): 14:45
Data da Ocorrência: 06/05/2015 - Aeroporto de origem: SBJR - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 15:35 - Hora de pouso (UTC): 16:05
Data da Ocorrência: 08/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 08:22 - Hora de pouso (UTC): 09:18
Data da Ocorrência: 09/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 08:25 - Hora de pouso (UTC): 09:05
Data da Ocorrência: 13/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBJR - Hora de decolagem (UTC): 08:32 - Hora de pouso (UTC): 08:40
Data da Ocorrência: 13/05/2015 - Aeroporto de origem: SBJR - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 09:02 - Hora de pouso (UTC): 09:46
Data da Ocorrência: 13/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 10:35 - Hora de pouso (UTC): 11:25
Data da Ocorrência: 13/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBJR - Hora de decolagem (UTC): 16:05 - Hora de pouso (UTC): 16:16
Data da Ocorrência: 13/05/2015 - Aeroporto de origem: SBJR - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 16:45 - Hora de pouso (UTC): 17:25
Data da Ocorrência: 14/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBCB - Hora de decolagem (UTC): 09:05 - Hora de pouso (UTC): 10:27
Data da Ocorrência: 14/05/2015 - Aeroporto de origem: SBCB - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 11:25 - Hora de pouso (UTC): 12:39
Data da Ocorrência: 14/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 13:02 - Hora de pouso (UTC): 13:38
Data da Ocorrência: 15/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBJR - Hora de decolagem (UTC): 08:35 - Hora de pouso (UTC): 08:45
Data da Ocorrência: 15/05/2015 - Aeroporto de origem: SBJR - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 09:35 - Hora de pouso (UTC): 10:05
Data da Ocorrência: 15/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 11:05 - Hora de pouso (UTC): 11:55
Data da Ocorrência: 15/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 15:35 - Hora de pouso (UTC): 16:25
Data da Ocorrência: 19/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 16:05 - Hora de pouso (UTC): 17:05
Data da Ocorrência: 20/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 08:05 - Hora

de pouso (UTC): 08:55
Data da Ocorrência: 20/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SBRJ - Hora de decolagem (UTC): 11:35 - Hora de pouso (UTC): 11:45
Data da Ocorrência: 20/05/2015 - Aeroporto de origem: SBJR - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 12:25 - Hora de pouso (UTC): 12:55
Data da Ocorrência: 20/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 14:35 - Hora de pouso (UTC): 15:25
Data da Ocorrência: 20/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 16:05 - Hora de pouso (UTC): 16:55
Data da Ocorrência: 21/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 09:00 - Hora de pouso (UTC): 09:30
Data da Ocorrência: 21/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 10:10 - Hora de pouso (UTC): 11:00
Data da Ocorrência: 21/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 14:35 - Hora de pouso (UTC): 15:25
Data da Ocorrência: 22/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 11:35 - Hora de pouso (UTC): 12:30
Data da Ocorrência: 22/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 13:15 - Hora de pouso (UTC): 14:05
Data da Ocorrência: 22/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 16:05 - Hora de pouso (UTC): 16:25
Data da Ocorrência: 25/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 10:05 - Hora de pouso (UTC): 10:55
Data da Ocorrência: 26/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 14:35 - Hora de pouso (UTC): 15:40
Data da Ocorrência: 27/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 10:05 - Hora de pouso (UTC): 11:00
Data da Ocorrência: 27/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 11:05 - Hora de pouso (UTC): 12:10
Data da Ocorrência: 27/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 14:35 - Hora de pouso (UTC): 15:30
Data da Ocorrência: 28/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 09:05 - Hora de pouso (UTC): 09:35
Data da Ocorrência: 29/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 13:05 - Hora de pouso (UTC): 13:55
Data da Ocorrência: 30/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 12:05 - Hora de pouso (UTC): 13:00
Data da Ocorrência: 30/05/2015 - Aeroporto de origem: SDRE - Aeroporto de destino: SDRE - Hora de decolagem (UTC): 14:02 - Hora de pouso (UTC): 14:57

## **DEFESA**

10. O Interessado foi devidamente notificado do AI nº 004791/2018 em 29/05/2018, conforme demonstrado em Aviso de Recebimento (AR) (SEI nº 1938221), tendo apresentado defesa (SEI nº 1909270), que foi recebida em 11/06/2018.

11. Preliminarmente, cita o art. 319 do CBA, alegando que as providências administrativas prevista no CBA prescrevem em 02 (dois) anos, sendo que as supostas irregularidades ocorreram no mês de maio de 2015 e a auditoria efetuada ocorreu no mês de outubro de 2017 após 2(dois) anos e 5(cinco) meses, operando-se desta forma a prescrição.

12. Sobre os fatos informa que por equívoco da Oficina de manutenção não encaminhou o mapa de manutenção a não aplicabilidade das diretrizes de aeronavegabilidade.

13. Sobre o Direito, aborda o princípio da legalidade, abordando, ainda, os princípios da razoabilidade, da segurança jurídica e da boa-fé. Informa que os defeitos dos atos não devem ser considerados como absolutos que levem a concreção dos princípios da segurança jurídica e boa-fé nas situações em que o interesse público esteja presente. Discorre sobre o princípio da razoabilidade e princípio da menor ingerência possível.

14. Informa que a empresa sempre opera suas aeronaves consoantes as normas de manutenções e de aeronavegabilidade de acordo com os manuais do fabricante.

15. Invoca o princípio da insignificância, informando ser largamente utilizado no Direito Penal. Cita o §1º do art. 3º da Instrução Normativa 52/07 do TCU, informando que se observará o "princípio da insignificância, de acordo com os critérios de materialidade, relevância, oportunidade e risco". Acrescenta que esta é sem dúvida uma memorável opção na obtenção de resultados eficientes e eficazes na fiscalização pelo TCU que passou a preocupar-se, em tempo real, com o que realmente interessa, deixando o que é objetiva e juridicamente insignificante. Destaca a intenção patente do TCU na inclusão deste princípio nesta Instrução que mira na racionalidade administrativa e fiscalizatória. Afirma que a aplicação do princípio da precaução tem fundamento direto na razoabilidade, na proporcionalidade e na finalidade dos atos praticados pelos agentes públicos. Comunica que nas disposições finais, a Instrução 52/07 do TCU afirma que o responsável que deixar de atendê-la, salvo justo motivo, ficará sujeito à aplicação de multa na conformidade da Lei 84.443/92.

16. Requer que seja acolhida a Preliminar da Prescrição, contida no art. 319 do CBA, em homenagem aos princípios da Razoabilidade e da Finalidade, julgando-se improcedente a Autuação da Infração por ser medida de Justiça e se assim não se entender seja considerada de forma única os voos realizados e no mérito aplicada a redução de 50% contida no §1º do art. 61 da Resolução nº 08/junho de 2008 .

### **DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA**

17. O setor competente, em decisão (SEI nº 2452349) de 14/06/2019, concluiu que houve infração ao previsto no Artigo 302, inciso III, alínea (e) da Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1.986 em 46 oportunidades, uma vez que não foi apresentado registro de cumprimento ou não aplicabilidade das seguintes diretrizes de aeronavegabilidade da aeronave PP-ATZ: AD 81-17-01, AD 88-26-01R2, AD 90-17-01, AD 94-15-08, AD 95-06-03, AD 95-11-09, AD 95-23-05, AD 95-26-04, AD 96-09-29, AD 97-02-14, AD 99-02-02. E que essas diretrizes de aeronavegabilidade não encontram-se no mapa de controle de diretrizes da aeronave PP-ATZ. Foi julgada configurada a circunstância atenuantes prevista no art. 22, § 1º, I, da Resolução ANAC nº 25, de 2008, bem como do art. 58, § 1º, I, da IN ANAC nº 08, de 2008, referente ao “I - o reconhecimento da prática da infração.”. Em razão da existência de 1 (uma) circunstância atenuante e nenhuma circunstância agravante, fixou-se 46 vezes o valor da penalidade de multa no patamar mínimo, isto é, R\$4.000,00 (quatro mil reais). Assim, foi aplicada multa no valor total de R\$184.000,00 (cento e oitenta e quatro mil reais), referente ao AI 004791/2018, capitulado no artigo 302, III, e do CBA.

### **RECURSO**

18. O interessado apresentou recurso, que foi recebido em 02/07/2019 (SEI nº 3192328).

19. No recurso alega que foi surpreendida com a Notificação de Decisão correspondente aos Autos de Infração em referência, sem que possa exercer seu direito constitucional a ampla defesa e o contraditório, levando em consideração o fato de que não há no Ofício nº 5062/2019/ASJIN-ANAC, datado de 18 de junho de 2019, qualquer informação sobre a tipificação das supostas infrações ou o seu fundamento jurídico, contrariando assim a lei que estabelece o processo administrativo no âmbito da União. Afirma que tal conduta do órgão regulador afronta claramente a lei, tornando a infração absolutamente nula de pleno direito.

20. Apresenta Preliminar de Prescrição Intercorrente, alega que tendo em vista que as supostas irregularidades ocorreram no mês de maio de 2015 e a notificação da Decisão do processo somente foi exarada em 18 de junho de 2019, verifica que o processo ficou pendente de decisão por prazo superior a 3 anos a contar da pseudo infração, o que vai de encontro ao que estabelece no art. 1º da Lei n.º 9.873/99. Verifica à luz do dispositivo legal acima referenciado, que o procedimento administrativo ficou paralisado por mais de três anos pendente de julgamento, tendo em vista que entre a data da suposta infração, 1º de junho de 2015 e a notificação decisão que somente foi recebida pela empresa em 24 de junho de 2019, passaram-se mais de 3 anos. Requer que os autos do processo sejam arquivados, conforme informa que estabelece o art. 1º da Lei n.º 9.873/99. Ressalta que a Anac tem usado o artifício de nomear todos os atos praticados no processo como sendo “despacho”, tentando o subterfúgio de demonstrar que durante o decorrer do prazo do processo houve vários despachos. Considera que o simples encaminhamento entre seções ou gerências não tem o condão de ser considerado como espécie de ato administrativo, pois Despacho é o ato que envolve a decisão da Administração sobre assuntos de interesse individual ou coletivo submetido a sua apreciação. Informa que o despacho normativo é aquele que, proferido num caso individual, gera a determinação de ser aplicado em geral nos casos idênticos, vigorando como norma interna administrativa. Acrescenta que a Constituição Federal assegura ao particular o direito de tomar conhecimento dos despachos administrativos, sendo sua publicidade necessária. Nota que o atuado jamais recebeu qualquer notificação sobre qualquer despacho exarado no processo em epígrafe. Cita o disposto no art 2.º da Lei n.º 9.873/99, abordando as situações de interrupção do prazo prescricional. Aduz que a decisão recorrível somente foi exarada 3 anos após a notificação da atuada, portanto, jamais poderia interromper a prescrição, e além disso, não há nos autos do processo nenhum ato que ao menos indique qualquer proposta de solução conciliatória do mesmo. Considera que a luz do direito é cabal a comprovação de que o presente processo está absolutamente prescrito.

21. Alega incompetência do atuante citando o art. 42 da Resolução n.º 381 de 14 de junho de 2016 da ANAC, que dispõe sobre o Regimento Interno da Anac, destacando o inciso III de tal dispositivo. Argumenta que somente as Superintendências e os titulares dos órgãos de assistência direta e imediata vinculados diretamente à Diretoria têm competência legal para aplicar penalidades resultantes do descumprimento da legislação aeronáutica. Considera que o auto de infração é nulo, uma vez que afirma que não se sabe se o ato foi praticado por servidor público competente para a sua realização, derivando, tal competência, de ato legal válido delegando tal atribuição. Ressalta que o art. 11 da Lei n.º 9.784/99 determina que a competência é irrenunciável e se exerce pelos órgãos administrativos a que foi atribuída como própria, salvo os casos de delegação de competência e avocação legalmente admitidas. Acrescenta que conforme estabelece o art. 14 da Lei n.º 9.784/99 o ato de delegação e sua revogação deverão ser publicados no meio oficial. Cita que segundo o inciso II do art. 13 do mesmo diploma legal estabelece que não podem ser objeto de delegação a decisão de recurso administrativo. Informa que não é possível determinar se quem aplicou o auto de infração tinha as condições de legalidade e legitimidade para atuar, tendo em vista que comunica que não há nenhuma informação no auto de infração, ou mesmo a publicação em Diário Oficial da União, de qualquer ato de delegação de competência para a autuação da empresa pelo atuante que assina o referido auto de infração. Caso haja delegação, considera que o ato não cumpre o que determina o art. 14 da Lei n.º 9.784/99, pois publicação em Boletim de Serviço, não

tem valor legal e, ainda, não há previsão no Regimento Interno da Anac da publicação de qualquer boletim que atribua o caráter de publicidade que os atos administrativos requerem. Aduz que não há nenhuma publicação em meio oficial, Diário Oficial da União, delegando competência ao servidor em questão para autuar qualquer empresa que seja, já que a delegação deve contemplar as matérias e os poderes transferidos e os limites de atuação do delegado. Repisa que o art. 11 da Lei n.º 9.784/99 determina que a competência é irrenunciável e se exerce pelos órgãos administrativos a que foi atribuída como própria, salvo os casos de delegação de competência e avocação legalmente admitidas. Portanto, alega que o autuante não possui as condições estabelecidas em lei para a aplicação da atuação. Informa que o ato fiscalizar não impõe o ato de autuar que é ato privativo do agente que detém a competência atribuída por lei e delegação específica para atuação, publicada em Diário Oficial.

22. Aborda o conceito de competência. Afirma que a competência é impessoal, sendo a mesma para todos os agentes investidos no mesmo cargo: ela existe antes da nomeação e continua a existir depois, nas hipóteses de vacância. Acrescenta que a competência é o primeiro requisito de validade do ato administrativo.

23. Aduz a ocorrência de cerceamento de defesa. Alega que não pode desenvolver uma ampla defesa e o contraditório, via recurso, tendo em vista não saber os motivos pelos quais está sendo multada e não ter acesso a qualquer documento produzido, que deveriam fazer parte integrante da notificação de decisão, conforme prevê o art. 26, §1º, VI da Lei n.º 9.784/99.

24. Argumenta sobre a falta de motivação, descrevendo que a Notificação de Decisão informa apenas que fora aplicada a penalidade de multa no valor de R\$ 184.000,00 (cento e oitenta e quatro mil reais). Alega que não há qualquer indício, no ofício de notificação da Decisão, sobre que fato ou conduta executada pela Recorrente, que fosse considerada como infracional. Nota que a Lei n.º 9.784/99 em seu art. 50, inciso II, determina que os atos administrativos devam ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções. Cita o parágrafo primeiro do referido art. 50 da Lei n.º 9.784/99. Afirma que a motivação para a aplicação da sanção imposta à Recorrente, não cumpre o que dispõe o referido art. 50, II, §1º da Lei n.º 9.784/99, já que não apresenta a motivação de forma explícita, clara e congruente, além de não apresentar como parte integrante da Notificação de Decisão qualquer concordância a relatório, parecer, informação, proposta ou decisão anterior.

25. Alega ilegalidade da notificação de decisão, afirmando ser a mesma absolutamente ilegal por não atender ao que determina o art. 26, inciso VI da Lei n.º 9.784/1999. Considera que não há na Notificação de Decisão quaisquer fatos ou fundamentos jurídicos que indiquem as razões pelas quais a Anac decidiu por multar a Recorrente. Nota que a inteligência do artigo é clara no sentido de que é obrigatório ao órgão indicar os fatos e fundamentos legais que embasam a decisão, sob pena de nulidade. O que neste caso afirma que se apresenta. Alega que não há indicação dos fatos e fundamentos e que o processo é absolutamente nulo.

26. Alega ilegalidade do valor da multa. Nota que a Lei n.º 11.182/2005, que cria a Agência Nacional de Aviação Civil, em nenhum momento a autoriza a majorar os valores das multas. Cita o que dispõe o art. 8º, XXXV da Lei de criação da ANAC. Afirma ser cristalino que a Lei de criação da ANAC, bem como a Resolução n.º 110 de 15 de setembro de 2009, e suas alterações, que aprova o regimento interno da ANAC, não autorizam a autoridade de aviação civil a majorar ou mesmo atualizar os valores das multas, que somente poderão ser alterados mediante nova lei ordinária. Considera que mesmo que as normas utilizadas autorizassem expressamente a majoração ou atualização, ainda assim, seriam manifestamente ilegais, pois, estariam contrárias ao próprio Código Brasileiro de Aeronáutica, lei ordinária, que somente pode ser revogada por outra lei ordinária que dê tratamento diverso aos valores atualmente estipulados. Argumenta que a ANAC não pode legislar alterando leis e propondo atos administrativos contrários ao ordenamento jurídico em vigor. Acrescenta que uma lei ordinária não pode ser alterada por mera resolução. Considera isso manifestamente ilegal. Considera que a autorização estabelecida pelo art. 9º, XII, da Resolução n.º 71 de 23 de janeiro de 2009 e suas alterações, para que a diretoria da ANAC aprove as normas relativas aos procedimentos administrativos internos da Agência, não alcança, naturalmente, a mudança de leis e sim a aprovação de normas segundo as leis. Afirma que a alteração de uma lei ordinária, por intermédio de uma mera resolução fere o princípio da legalidade, norteadora da administração pública. Argumenta que o art. 299 do Código Brasileiro de Aeronáutica, lei federal em vigor, determina a aplicação de multa de até 1.000 (mil) valores de referência. Conclui que até que este dispositivo seja alterado por outra lei equivalente, os valores das multas não podem ultrapassar este teto. Considera que cabe à ANAC demonstrar que os valores das multas aplicadas atualmente estão dentro dos patamares exigidos pela Lei.

27. Acrescenta que o valor imputado à Recorrente fere os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, basilares da administração pública. E que é absolutamente desproporcional atribuir um valor tão alto. Afirma que o cálculo do valor da multa amparado na dosimetria da penalidade, utilizando-se o valor intermediário constante numa mera tabela anexa à Resolução n.º 58 de 24 de outubro de 2008, é absolutamente ilegal, tendo em vista que a Lei 7.565/86, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica, Lei Federal, não pode ser alterada por simples Resolução contemplando uma tabela sem nenhum respaldo legal. Questiona: Qual o critério da dosimetria? Quem tem competência para, subjetivamente, aplicá-la? Afirma que o agente que apresentou a proposta de decisão, não tem competência legal para atribuir, dentro da escala ilegal e absurda, a dosimetria de valores, determinando o valor estipulado como sendo o razoável ao caso. Questiona: Quais foram os estudos e parâmetros para que a ANAC pudesse atualizar os valores das multas em patamares absurdos? Que equação matemática foi aplicada para que se pudesse chegar a esses valores? Afirma que não há nenhum respaldo legal para essa majoração descabida.

28. Aborda o reconhecimento da ANAC na aplicação do princípio da proporcionalidade. Descreve que a Anac tem reconhecido e pugnado pela aplicação mais favorável ao autuado, com base no



princípio da razoabilidade. Destaca as Notas Técnicas 10/2016/ACPI/SPO e 13/2016/ACPI/SPO cujos teores apontam para divergências quanto à interpretação da legislação aeronáutica e pugnam pela aplicação do princípio de razoabilidade nos casos de infração repetitivas que englobem o mesmo conjunto probatório, não podendo ser individualizadas e sim tratadas em conjunto. Cita trechos de tais Notas Técnicas. Considera que no presente caso os fatos também devem ser tratados em conjunto, não podendo ser individualizada a suposta conduta infracional. Alega que neste caso há de se aplicar, além do princípio da razoabilidade, o princípio da isonomia de tratamento, conferindo a mesma possibilidade para a Requerida no presente caso. Ressalta que o Memorando nº 12/2018/CCPI/SPO de 18 de março de 2018, por despacho do Superintendente de Padrões Operacionais, Substituto, determina retomar a aplicação do entendimento contido na Nota Técnica n.º 13/2016/ACPI, de 29 de agosto de 2016. Afirmar que a retomada do entendimento previsto nas referidas Notas Técnicas abrange integralmente a questão que envolve o presente processo administrativo. Pugna pela observância do princípio da razoabilidade, estampado nas Notas Técnicas em referência, e informa que outro importante princípio deve ser observado e respeitado pela Anac, informando tratar-se do princípio do *Non Bis In Idem*, amplamente debatido e reconhecido pela doutrina, com vinculação direta aos princípios da legalidade, da tipicidade e do devido processo legal. Dispõe que o princípio do *non bis in idem* apresenta uma face material, conectada com o princípio da proporcionalidade, segundo a qual a aplicação de uma determinada sanção pela prática de certa infração esgota a reação punitiva. Alega que ninguém pode ser sancionado duas vezes pelo mesmo ato infracional. E que a aplicação de duas ou mais sanções pelo mesmo fato importaria em uma reação exagerada do ordenamento jurídico, o que significaria uma autêntica ruptura da proporcionalidade e razoabilidade.

29. Discorre sobre a desproporcionalidade e irrazoabilidade do valor da multa. Informa que as multas administrativas são tipo de penalidade pecuniária que buscam compensar o possível dano causado pelo contribuinte ao Estado com a prática da infração. No entanto, dispõe que se a multa é fixada em valor excessivo, suficiente para inviabilizar a vida financeira do Recorrente, tal penalidade toma caráter de ato confiscatório e se desvia da sua finalidade, impondo-se a sua anulação judicial. E que este é o entendimento que vem tomando vulto nos Tribunais. Acrescenta que o Supremo Tribunal Federal, no julgamento da ADIN 2010-2, onde foi autor o Conselho Federal da OAB, afirmou que "*...a proibição constitucional do confisco em matéria tributária nada mais representa senão a interdição, pela Carta Política, de qualquer pretensão governamental que possa conduzir, no campo da fiscalidade, à injusta apropriação estatal, no todo ou em parte, do patrimônio ou dos rendimentos dos contribuintes, comprometendo-lhes, pela insuportabilidade da carga tributária, o exercício do direito a uma existência digna, ou a prática de atividade profissional lícita ou, ainda, a regular satisfação de suas necessidades vitais...*". Salienta que se faz possível, por analogia, estender tal interpretação ao caso das penalidades administrativas impostas, ressaltando que o fisco deve observar não apenas a letra fria da lei, aplicação positivista rigorosa que viola os consagrados princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, mas também deve observar e evitar a aplicação de penalidades que guardem em si o caráter confiscatório, entendido aqui como aquele que não apresenta as características de razoabilidade e justiça, sendo, assim, igualmente atentatório ao princípio da capacidade contributiva. Alega que o valor imputado à Recorrente fere os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, basilares da administração pública. E que é absolutamente desproporcional atribuir um valor tão alto por uma infração que sequer sabe se existiu, já que não sabe qual foi a fundamentação para aplicá-la.

30. Dispõe sobre a revogação do ato administrativo. Afirmar que a Administração Pública pode anular seus próprios atos, quando eivados de vícios que os tornam ilegais, porque deles não se originam direitos; ou revogá-los, por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos, e ressalvada, em todos os casos, a apreciação judicial. Tais condutas fazem parte do poder de autotutela inerente aos órgãos públicos, cuja finalidade é anular os próprios atos quando estes estão eivados de vícios insanáveis, como é o caso. Considera que embora a Anac argumente que os atos da administração gozem de presunção de legalidade e legitimidade, esta presunção persiste enquanto perdurar o estado de legalidade sem que haja impugnação. E que apontada a ilegalidade o órgão tem o dever de anular quando estes atos são manifestamente ilegais. Nestes casos não cabe alternativa ao órgão senão anular o referido ato, como afirma ser o caso em tela. Contrapõe que se a presunção de legalidade e legitimidade pudesse persistir mesmo quando há impugnação e a constatação de que o ato é realmente ilegal, estaríamos a mercê de um estado arbitrário e o princípio da legalidade não precisaria existir. Cita Súmula 473 do Supremo Tribunal Federal.

31. A respeito da representação esclarece que conforme estabelece o art. 37 da Lei 9.784/99, quando o interessado declarar que fatos e dados estão registrados em documentos existentes na própria Administração responsável pelo processo ou em outro órgão administrativo, o órgão competente para a instrução proverá, de ofício, à obtenção dos documentos ou das respectivas cópias. Informa que o contrato social, comprobatório dos poderes de representação da sociedade, e da assinatura da procuração ao patrono da causa estão devidamente arquivados na Agência Nacional de Aviação Civil.

32. Com relação ao mérito, reporta-se à defesa prévia e alega que não pode desenvolver uma ampla defesa e o contraditório, via recurso, tendo em vista todos os vícios apresentados.

33. Considera que demonstrada a nulidade do Auto de Infração, pela constatação de vícios insanáveis na autuação, consubstanciados no desrespeito aos princípios constitucionais da legalidade, contraditório e ampla defesa, requer que seja demonstrada a improcedência da sanção imposta, face os vícios materiais e formais apresentados. Aponta que conforme determina a Lei n.º 9.784/99, caso não reconsidere os fatos apresentados na Decisão de Primeira Instância, requer que seja encaminhado o Recurso à autoridade superior para apreciação dos fundamentos, no prazo improrrogável de 5 dias, citando o §1º do art. 56 da referida Lei. Requer: a nulidade do auto de infração; que seja extinto o presente processo administrativo; e que todas as intimações sejam feitas em nome do procurador da empresa Dr. Rubens Rogério Komniski, OAB-RJ 98.322 com endereço na Rua Francisco Sá, 105/303 Copacabana Rio de Janeiro-RJ, CEP: 22080-090. Protesta provar o alegado por todos os meios em

Direito admitidos, e por tratar-se de um pleito legítimo pede e espera deferimento.

- 34. Procuração (SEI nº 3192327).
- 35. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 3192328).

#### **OUTROS ATOS PROCESSUAIS**

- 36. Termo de entrega de documento em suporte físico (SEI nº 1851497).
  - 37. Despacho para envio de processo administrativo (SEI nº 1917086).
  - 38. Despacho referente à notificação de decisão (SEI nº 3133310).
  - 39. Extrato do SIGEC (Sistema Integrado de Gestão de Créditos) (SEI nº 3139356).
  - 40. Ofício nº 5062/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3141800).
  - 41. Solicitação de vistas (SEI nº 3185439).
  - 42. Certidão que informa que atendido o pedido de vistas (SEI nº 3185447).
  - 43. Despacho referente irregularidade de representação (SEI nº 3388715).
  - 44. Ofício nº 7926/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3422005) para saneamento do recurso.
  - 45. Manifestação do interessado (SEI nº 3464528) em resposta ao Ofício nº 7926/2019/ASJIN-ANAC.
  - 46. Segunda alteração contratual da Aero Recreio Escola de Aviação Civil LTDA (SEI nº 3464530).
  - 47. Recibo eletrônico de protocolo (SEI nº 3464532).
  - 48. Despacho de aferição de tempestividade (SEI nº 3547867).
  - 49. AR referente ao Ofício nº 7926/2019/ASJIN-ANAC (SEI nº 3568148).
50. É o relatório.

#### **MÉRITO**

##### **51. Fato gerador descrito na decisão de primeira instância**

51.1. No campo "HISTÓRICO" do AI nº 004791/2018 foi informado:

AI nº 004791/2018

(...)

##### **HISTÓRICO**

Durante auditoria de acompanhamento de aeronavegabilidade realizada na empresa AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA. por equipe da GTAR/RJ, no período de 02 a 05/10/2017, foi verificada a seguinte não conformidade relacionada à aeronave PP-ATZ, presente no item 1.7 do Ofício nº 2699(SEI)/2017 /RJ/GTAR / GAEM / GGAC / SAR-ANAC (SEI 1136898), com o seguinte texto:

"Não foi apresentado registro de cumprimento ou não aplicabilidade das seguintes diretrizes de aeronavegabilidade da aeronave PP-ATZ: AD 81-17-01, AD 88-26-01R2, AD 90-17-01, AD 94-15-08, AD 95-06-03, AD 95-11-09, AD 95-23-05, AD 95-26-04, AD 96-09-29, AD 97-02-14, AD 99-02-02. Essas diretrizes de aeronavegabilidade não encontram-se no mapa de controle de diretrizes da aeronave PP-ATZ."

Com relação à diretriz de aeronavegabilidade AD 88-26-01R2 (Anexo I), foi demonstrado pela empresa o cumprimento em 12/02/2014 pela empresa NAT, estando a aeronave com 2700 horas (Anexo II), e posteriormente, pela empresa HELIMAR em 01/06/2015, estando a aeronave com 3231,4 horas (Anexo III). Tendo em vista que a diretriz é repetitiva a cada 500 horas, o vencimento ocorreu com 3200 horas, e sendo assim, ficou 31,4 horas vencida. Neste período, foram realizados 46 voos, com os registros nas páginas 275 a 281 do diário de bordo 08/PPATZ/2015 (Anexo IV). Considerando o exposto, conclui-se que para cada voo a empresa não observou as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação da aeronave (Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86), em desacordo com a seção 91.403(a) do RBHA 91 e em desacordo com os itens 39.7 e 39.9 do RBAC 39.

(...)

51.2. Analisando o que foi descrito no AI nº 004791/2018, é possível constar que o primeiro e o segundo parágrafo do campo "HISTÓRICO" do mesmo referem-se à explanação do contexto fático em que as irregularidades foram constatadas. O primeiro parágrafo de tal campo informa a realização de auditoria na empresa, o setor que realizou a auditoria, assim como, o período em que a auditoria foi realizada, além de informar que foi identificada não conformidade referente à aeronave de marcas PP-ATZ. Enquanto que o segundo parágrafo, ainda do campo "HISTÓRICO" do Auto de Infração, apresenta a transcrição da não conformidade identificada durante a auditoria. Analisando o que consta descrito do referido segundo parágrafo, constata-se que foi reportada não conformidade referente ao cumprimento de diversas diretrizes de aeronavegabilidade para a aeronave em questão, sendo citada, dentre outras, a AD 88-26-01R2.

51.3. Continuando a análise do que é descrito no campo "HISTÓRICO" do AI nº 004791/2018, observa-se que o terceiro parágrafo do mesmo informa expressamente o vencimento da AD 88-26-01R1 para a aeronave PP-ATZ, detalhando a ocasião em que o vencimento ocorreu, a quantidade de horas de

operação em que a diretriz permaneceu vencida, a quantidade de voos realizados, bem como, as páginas do Diário de Bordo da aeronave em que tais voos foram registrados. Destaca-se, ainda, que os 46 voos citados no terceiro parágrafo do campo "HISTÓRICO" do AI nº 004791/2018 foram devidamente individualizados no campo "DADOS COMPLEMENTARES" do mesmo Auto de Infração.

51.4. Diante do exposto, é possível verificar de maneira cristalina que as irregularidades descritas pela fiscalização que acarretaram na lavratura do AI nº 004791/2018 são aquelas informadas no terceiro parágrafo do campo "HISTÓRICO" do AI nº 004791/2018 e que foram listadas no campo "DADOS COMPLEMENTARES" do Auto de Infração. Conforme esclarecido, os dois primeiros parágrafos do Auto de Infração esclarecem as circunstâncias em que as irregularidades foram constatadas. Importante observar que o conteúdo dos documentos anexados aos autos pela fiscalização (SEI nº 1816243, nº 1816259, nº 1816267 e nº 1819796) corroboram com este entendimento, uma vez que tais documentos foram citados como anexos no Relatório de Fiscalização (SEI nº 1813761), no contexto apresentado a seguir:

Relatório de Fiscalização

(...)

Com relação à diretriz de aeronavegabilidade AD 88-26-01R2 (Anexo I), foi demonstrado pela empresa o cumprimento em 12/02/2014 pela empresa NAT, estando a aeronave com 2700 horas (Anexo II), e posteriormente, pela empresa HELIMAR em 01/06/2015, estando a aeronave com 3231,4 horas (Anexo III). Tendo em vista que a diretriz é repetitiva a cada 500 horas, o vencimento ocorreu com 3200 horas, e sendo assim, ficou 31,4 horas vencida. Neste período, foram realizados 46 voos, com os registros nas páginas 275 a 281 do diário de bordo 08/PPATZ/2015 (Anexo IV), abaixo discriminados:

(...)

51.5. De tal trecho do Relatório de Fiscalização constata-se que, de fato, os elementos probatórios juntados aos autos destinam-se a demonstrar a operação da aeronave PP-ATZ em situação em que a Diretriz de Aeronavegabilidade AD 88-26-01R2 encontrava-se vencida, consolidando, assim, o que já restava claro da descrição dos fatos contida no Auto de Infração nº 004791/2018, de que os possíveis atos infracionais apontados no mesmo eram aqueles referentes à operação da aeronave PP-ATZ com a AD 88-26-01R2 vencida. Portanto, ao ser notificado do Auto de Infração nº 004791/2018 o interessado se defende destes fatos. Ocorre que na decisão de primeira instância foi informado :

**Decisão Primeira instância**

(...)

**RELATÓRIO DA DECISÃO**

(...)

2.2. Trata-se de diversas operações na aeronave marcas PP-ATZ sem apresentação registro de cumprimento ou não aplicabilidade das seguintes diretrizes de aeronavegabilidade: AD 81-17-01, AD 88-26-01R2, AD 90-17-01, AD 94-15-08, AD 95-06-03, AD 95-11-09, AD 95-23-05, AD 95-26-04, AD 96-09-29, AD 97-02-14, AD 99-02-02. Essas diretrizes de aeronavegabilidade não se encontram no mapa de controle de diretrizes da aeronave PP-ATZ; e

2.3. Está capitulada no art. 302, III, e, do CBAer c/c Item 91.403(a) do(a) RBHA 91 de 22/04/2003 c/c Item 39.7(a) do(a) RBAC 39 de 02/03/2011.

(...)

**MOTIVAÇÃO DA DECISÃO**

**DOS FATOS**

6. A conduta irregular imputada a autuada e descrita nos autos consiste em ter operado a aeronave de marcas PP-ATZ em diversas ocasiões, entre os dias 29/04/2015 e 30/05/2015, sem demonstrar o cumprimento ou não aplicabilidade das seguintes diretrizes de aeronavegabilidade: AD 81-17-01, AD 88-26-01R2, AD 90-17-01, AD 94-15-08, AD 95-06-03, AD 95-11-09, AD 95-23-05, AD 95-26-04, AD 96-09-29, AD 97-02-14, AD 99-02-02. Essas diretrizes de aeronavegabilidade não se encontravam no mapa de controle de diretrizes da aeronave PP-ATZ.

7. Depreende-se do que consta nos autos, especificamente no RF e seus anexos, que com relação à diretriz de aeronavegabilidade AD 88-26-01R2 (Anexo I - 1816243), foi demonstrado pela empresa o cumprimento em 12/02/2014, pela empresa NAT, estando a aeronave com 2700 horas (Anexo II - 1816259), e, posteriormente, pela empresa HELIMAR, em 01/06/2015, estando a aeronave com 3231,4 horas (Anexo III - 1816267). Tendo em vista que a diretriz é repetitiva a cada 500 horas, o vencimento ocorreu com 3200 horas, e sendo assim, ficou 31,4 horas vencida. Neste período, foram realizados 46 voos, com os registros nas páginas 275 a 281 do diário de bordo 08/PPATZ/2015 (Anexo IV - 1819796), abaixo discriminados:

(...)

8. Assim concluiu-se que, nos 46 voos acima expostos, a autuada não observou as normas e regulamentos relativos à manutenção e operação da aeronave (Artigo 302, inciso III, alínea "e", da Lei 7.565/86), em desacordo com a seção 91.403(a) do RBHA 91 e em desacordo com os itens 39.7 e 39.9 do RBAC 39.

(...)

20. Diante do exposto, conclui-se que houve infração ao previsto no Artigo 302, inciso III, alínea (e) da Lei Nº 7.565, de 19 de dezembro de 1.986 em 46 oportunidades, uma vez que não foi apresentado registro de cumprimento ou não aplicabilidade das seguintes diretrizes de aeronavegabilidade da aeronave PP-ATZ: AD 81-17-01, AD 88-26-01R2, AD 90-17-01, AD 94-15-08, AD 95-06-03, AD 95-11-09, AD 95-23-05, AD 95-26-04, AD 96-09-29, AD 97-02-14, AD 99-02-02. Essas diretrizes de aeronavegabilidade não encontram-se no mapa de controle de diretrizes da aeronave PP-ATZ.

(...)

51.6. Analisando os trechos da Decisão de Primeira Instância citados acima, é possível constatar que, desde o princípio, conforme consta do Relatório da referida Decisão, foi considerado pelo setor de primeira instância que o fato gerador dos atos tidos como infracionais descritos no AI nº 004791/2018 foi

decorrente da realização de operações com a aeronave PP-ATZ sem apresentação de registro de cumprimento ou não aplicabilidade das seguintes diretrizes de aeronavegabilidade: AD 81-17-01, AD 88-26-01R2, AD 90-17-01, AD 94-15-08, AD 95-06-03, AD 95-11-09, AD 95-23-05, AD 95-26-04, AD 96-09-29, AD 97-02-14, AD 99-02-02. Ademais, na motivação da decisão de primeira instância também constou consignado que as condutas irregulares se deram em consequência do não cumprimento deste conjunto de diretrizes de aeronavegabilidade. Em que pese no parágrafo 7 que consta da motivação da decisão de primeira instância ter sido citada apenas a AD 88-26-01R2, verifica-se que, conforme exposto no parágrafo 20 da Decisão de Primeira Instância, concluiu-se que as 46 irregularidades se deram em função de não ter sido apresentado registro de cumprimento ou não aplicabilidade das diretrizes de aeronavegabilidade AD 81-17-01, AD 88-26-01R2, AD 90-17-01, AD 94-15-08, AD 95-06-03, AD 95-11-09, AD 95-23-05, AD 95-26-04, AD 96-09-29, AD 97-02-14, AD 99-02-02.

51.7. Diante do exposto, entende-se que a decisão de primeira instância concluiu pela aplicação de multa ao interessado em função de fato gerador diverso do que foi descrito no Auto de Infração nº 004791/2018, posto que ainda que o referido conjunto de diretrizes de aeronavegabilidade tenha sido citado no AI nº 004791/2018, vislumbra-se que tal referência ao mesmo no AI destinou-se apenas à explanação do contexto probatório em que as 46 irregularidades decorrentes do vencimento da AD 88-26-01R2 foram constatadas. Acrescenta-se, ainda, que a alteração do fato gerador promovida na decisão de primeira instância não parece se tratar, no presente caso, de um mero equívoco em apenas um trecho da decisão, visto que desde o princípio da mesma é informado que os fatos eram decorrentes de operações com a aeronave PP-ATZ sem apresentação registro de cumprimento ou não aplicabilidade das seguintes diretrizes de aeronavegabilidade: AD 81-17-01, AD 88-26-01R2, AD 90-17-01, AD 94-15-08, AD 95-06-03, AD 95-11-09, AD 95-23-05, AD 95-26-04, AD 96-09-29, AD 97-02-14, AD 99-02-02.

51.8. A este respeito cabe observar o estabelecido no §1º do art. 50 da Lei nº 9.784/1999, a respeito da motivação da decisão.

Lei nº 9.784/1999

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

I - neguem, limitem ou afetem direitos ou interesses;

II - imponham ou agravem deveres, encargos ou sanções;

III - decidam processos administrativos de concurso ou seleção pública;

IV - dispensem ou declarem a inexigibilidade de processo licitatório;

V - decidam recursos administrativos;

VI - decorram de reexame de ofício;

VII - deixem de aplicar jurisprudência firmada sobre a questão ou discrepem de pareceres, laudos, propostas e relatórios oficiais;

VIII - importem anulação, revogação, suspensão ou convalidação de ato administrativo.

§ 1º **A motivação deve ser explícita, clara e congruente**, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

(...)

**(grifo meu)**

51.9. Cumpre, ainda, observar o estabelecido no art. 32 da Resolução ANAC nº 472/2018 a respeito da motivação da decisão de primeira instância.

Resolução ANAC nº 472/2018

Art. 32. A decisão de primeira instância conterá **motivação explícita, clara e congruente**, abordando as alegações do autuado, indicando os fatos e fundamentos jurídicos pertinentes, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

(...)

**(grifo meu)**

51.10. Observando o que foi citado a respeito da motivação da decisão de primeira instância, vislumbra-se que, no presente caso, a motivação da mesma restou prejudica, na medida em que não se considera a mesma como congruente em função de ter aplicado a sanção de multa por fato gerador distinto daquele descrito no Auto de Infração nº 004791/2018 como constitutivo da irregularidade descrita para os 46 atos tidos como infracionais. Neste sentido, entendo que possa ter ocorrido prejuízo ao interessado, no que tange aos princípios da ampla defesa e do contraditório.

51.11. Importante considerar que a motivação dos atos decisórios é elemento essencial, que visa garantir ao Administrado o exercício pleno de seu direito constitucional à defesa, imprescindível para reputar-se válida a aplicação da sanção. De fato, só se pode efetivar o direito ao contraditório se explicitados os motivos de fato e de direito que levaram o julgador àquela decisão à qual se sujeita o Administrado.

51.12. A motivação, portanto, não é só um elemento formal, mas de fundo no Processo Administrativo, eis que (i) serve para que o vencido possa elaborar o seu recurso; (ii) serve para que a instância recursal saiba se deve manter ou modificar a decisão; e (iii) serve para que qualquer do povo possa controlar o exercício dessa função jurisdicional, cumprindo o papel de legitimar a atuação da Administração nessa função.

51.13. Assim, sendo observado vício na motivação da decisão de primeira instância, em observância ao princípio da autotutela, o qual confere à Administração o poder-dever de controlar seus próprios atos, deve ser observado o estabelecido no art. 53 da Lei nº 9.784/1999.

Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999 (...)

Art. 53. A Administração deve anular seus próprios atos, quando eivados de vício de legalidade, e pode revogá-los por motivo de conveniência ou oportunidade, respeitados os direitos adquiridos

51.14. Assim, diante do dever de a Administração anular seus próprios atos, quando eivados de vício, nos termos do disposto no artigo 53 da Lei nº 9.784/99 abaixo transcrito, sugiro que a decisão de primeira instância deve ser anulada, cancelando-se a multa aplicada.

51.15. Quanto à menção no parágrafo 28 da Decisão de Primeira Instância a respeito de juízo de proporcionalidade, importante observar que o princípio da proporcionalidade é previsto no art. 2º da Lei nº 9.784/1999, assim como, no art. 1º da Resolução nº 25/2008, desta forma entende-se que tal princípio foi considerado quando da publicação da já revogada Resolução ANAC nº 25/2008, que previa os valores de multa aplicáveis ao caso em tela.

## **CONCLUSÃO**

52. Pelo exposto, sugiro ANULAR A DECISÃO DE PRIMEIRA INSTÂNCIA, cancelando-se a multa aplicada que constitui o crédito nº 667914195 e RETORNANDO-SE O PROCESSO À ORIGEM, sendo esta a SAR (Superintendência de Aeronavegabilidade), para a necessária DECISÃO.

53. Sugiro que a nova decisão a ser proferida pelo setor de primeira instância aborde as alegações do autuado apresentadas nas peças interpostas até a data da próxima decisão (inciso III do art. 3º da Lei nº 9.784/1999).

54. **Importante, ainda, observar o caput do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

55. **É o Parecer e Proposta de Decisão.**

56. **Submete-se ao crivo do decisor.**

**DANIELLA DA SILVA MACEDO GUERREIRO  
ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL  
SIAPE 1650801**



Documento assinado eletronicamente por **Daniella da Silva Macedo Guerreiro, Especialista em Regulação de Aviação Civil**, em 01/11/2019, às 07:24, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3667071** e o código CRC **222BB947**.



AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 1504/2019**

PROCESSO Nº 00065.024559/2018-16

INTERESSADO: AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA

Brasília, 01 de novembro de 2019.

1. Trata-se de Recurso Administrativo interposto por AERO RECREIO ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA, CNPJ 15531488000150, contra decisão de 1ª Instância da Superintendência de Aeronavegabilidade - SAR, proferida dia 14/06/2019, que aplicou 46 vezes o valor de multa de R\$4.000,00 (quatro mil reais), resultando em um valor total de R\$184.000,00 (cento e oitenta e quatro mil reais), pelo cometimento da infração identificada no Auto de Infração nº 004791/2018, por operar aeronave que não cumpre com os requisitos de uma Diretriz de Aeronavegabilidade - AD vencida. A infração ficou capitulada na alínea "e" do inciso III do art. 302 da Lei nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) c/c item 91.403(a) do RBHA (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) 91 c/c itens 39.7 e 39.9 do RBAC (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) 39.

2. Por celeridade processual e, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico os argumentos trazidos na proposta de decisão [Parecer 1333/2019/JULG ASJIN/ASJIN – SEI nº 3667071], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

3. Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

4. Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42 da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, **DECIDO:**

- ANULAR a decisão de primeira instância, CANCELANDO-SE a multa aplicada que constitui o crédito nº 667914195 e RETORNANDO-SE O PROCESSO À ORIGEM, sendo esta a SAR (Superintendência de Aeronavegabilidade), para a necessária DECISÃO.

5. Recomendo que a nova decisão a ser proferida pelo setor de primeira instância aborde as alegações do autuado apresentadas nas peças interpostas até a data da próxima decisão (inciso III do art. 3º da Lei nº 9.784/1999)..

6. **Importante, ainda, observar o caput do artigo 1º da Lei nº. 9.873/99, a qual estabelece prazo de prescrição para o exercício de ação punitiva pela Administração Pública Federal, direta e indireta, e dá outras providências.**

À Secretária.

Notifique-se.

Publique-se

*Cássio Castro Dias da Silva*



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de Turma**, em 19/11/2019, às 17:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **3675920** e o código CRC **4CC7ED58**.